

1982 மார்ச் 24]

7. வரவு—செலவுத் திட்டம் வாக்கெடுப்பு 1892—83.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 2,10,46,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும் ”.

திரு. டி. பாலன் : துணைத் தலைவரவர்களே, மோட்டார் வாகனங்களின் வேகத்தை கட்டுப்படுத்த கோரி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,10,46,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். ”

திரு. ந. சிவசாமி : துணைத் தலைவரவர்களே, நகரப் பேருந்து தற்போது 30 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரைதான் செல்லும் என்று இருப்பதை 35 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரை செல்லக்கோரி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,10,46,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். ”

திரு. என். பழனிவேல் : துணைத் தலைவரவர்களே, தமிழகத்தில் 500 மக்கள் வசிக்கும் ஒவ்வொரு கிராமத்திற்கும் பேருந்து வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,10,46,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். ”

திரு. செ. சிவசாமி : துணைத் தலைவரவர்களே, குறிப்பிட்ட ரூட்டில் குறித்த நேரத்தில் போவதற்குப் பதிலாக தன்னிச்சையாக ரூட்டையும் நேரத்தையும் மாற்றி பேருந்துகள் ஓடுவது சம்பந்தமாக விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

[திரு. செ. சிவசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,10,46,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

(ஆ) கோரிக்கை நண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 67,40,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

திரு. த. வேணுகேசவராய் : துணைத் தலைவரவர்களே, அரசு போக்குவரத்து கழகங்களில் பணிபுரியும் தற்காலிக தொழிலாளர்களை நிரந்தரமாக்கக் கோரி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 67,40,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. இல. பல்லாமன் : துணைத் தலைவரவர்களே, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் இயங்க இருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இடும் பெயர், பெருந்தலைவர் காமராஜர் என பெயரிட வேண்டும் என்ற கோரிக்கையைப் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 67,40,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. தி. சுர. நல்லப்பன் : துணைத் தலைவரவர்களே, பெருந்துறையில் சேரன் போக்குவரத்துக் கிளை அலுவலகம் திறக்க வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 67,40,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

1982 மார்ச் 24]

திரு. இ. முத்துராமலிங்கம் : துணைத் தலைவரவர்களே, இராதாபுரம் தொகுதி திசையன்விளையை மையமாக வைத்து நகரப் பேருந்து விடக் கோரியும் சென்னையிலிருந்து திசையன் விளை வரை திருவள்ளூர் பேருந்து விடக் கோரியும் விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 67,40,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும். ”

(இ) கோரிக்கை எண்—53 சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துராமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 6,87,64,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும். ”

திரு. சு. பாலன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“ மானியக் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 6,87,64,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும். ”

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துராமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கை எண் என் 3, 40 மற்றும் 53 ஆகியவை பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளும்* அறிக்கைகளும் அவை முன் வைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அதை நான் படித்ததாகக் கருதி, அவைக் குறிப்பில் ஏற்றிக்கொள்ளும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்களின் மேலான கருத்துக்களைக் கேட்டபிறகு, இறுதியில் நான் பதில் அளிக்கிறேன்.

* . . 772—820 ம் பக்கங்களில் இணைப்புகளாக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

[1982 மார்ச் 24]

* திரு. ப. சுந்தரம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு முதற்கண் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்றைய நிலைமையில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. அதற்குக் காரணம் இந்த அரசு தனியார் பஸ்களுக்குச் சலுகைகள் அளிக்கிறதே தவிர, அரசு போக்குவரத்து பஸ்களை சீரான முறையில் கவனிக்காத காரணத்தால் இது போன்ற நஷ்டம் ஏற்படுகிறது.

உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமானால், 1967-லே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் முதல் அமைச்சரான பிறகு பஸ்களையெல்லாம் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதற்குப்பின்னாலே கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சர் ஆனபிறகு அதற்கான சட்டத்தைக் கொண்டுவந்தார்கள் அந்தச் சட்டத்தை எதிர்த்து, தனியார் பஸ் நிர்வாகிகள் ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் போனார்கள். ஹைக்கோர்ட்டில் பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு சாதகமாகத் தீர்ப்பு வந்தது. அதற்குப் பிறகு, 1973-ல் அத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் வழக்கு தொடுக்கப்பட்டது. உச்ச நீதிமன்றத்திற்குச் சென்ற அந்த வழக்கு என்ன ஆனது? அதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எந்தவிதத்தில் எடுத்தது என்ற விவரங்கள் இந்த அறிக்கையில் கொடுக்கவில்லை. இப்படி ஒரு சரியான நிலையை இந்த அரசு எடுக்காத காரணத்தால்தான் இந்த பஸ் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன என்பதை ஒரு குற்றச்சாட்டாக நான் சாட்ட விரும்புகிறேன்.)

1975-லே தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு துணை டெப்போ திருப்பத்தூரில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அங்கே ஏறக்குறைய இன்றையநிலையில் 33 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. அந்த 33 பஸ்களும் எங்கே நிறுத்தப்படுகின்றன என்று சொன்னால், நடு வீதியிலே தான் தந்தை பெரியாரை நிறுத்தி வைத்து இருக்கிறார்கள். இதை நான் ஒரு குற்றமாகச் சொல்லவில்லை. அதற்கான ஒரு கட்டிடத்தை கட்டவேண்டும் என்கிற அடிப்படையில் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதற்காகத் தான் இதை எடுத்துக் கூற கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

இப்படி தந்தை பெரியாரை ரோட்டில் நிறுத்த வைத்து இருப்பதால், பல நேரங்களில் போலீஸ் அதிகாரிகள் தந்தை பெரியாரை சார்ஜ் செய்கிற சூழ்நிலைகள் கூட இருக்கின்றன. இதை எல்லாம் ஏன் கூறுகிறேன் என்று சொன்னால், கடந்த ஏழு ஆண்டுகாலமாக அங்கே துணை அலுவலகம் தொடங்கப்பட்டு, 300 தொழிலாளர்கள் அங்கே வேலை செய்து கொண்டு வந்த போதிலும், அந்த டெப்போ ஆபீசை ஒரு லாட்ஜில் வைத்துக் கொண்டு இருக்கிற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அந்த லாட்ஜ்

1982 மார்ச் 24]

[திரு. ப. சுந்தரம்]

உரிமையாளரும் அந்த இடத்தை காலி செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்காக பல தடவை நோட்டீஸ் கொடுத்து இருக்கிறார். ஆகவே, இன்றைய நிலையில் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினர் மீண்டும் ஒரு இடத்தை வாடகைக்குத் தேர்ந்தெடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இப்படி வாடகைக் கட்டிடம் தேர்ந்தெடுப்பதற்குப் பதிலாக, அங்கே ஒரு இடத்தைத் தேர்ந்தெடுத்து ஒரு நிரந்தரக் கட்டிடம் கட்டித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த வகையில் தந்தை பெரியார் அவர்களை ரோட்டிலே நிறுத்தாமல், ஒரு வளைவுக்குள் நிறுத்தவும் செய்வதற்கு அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளத் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அங்கே வாடகைக்காக ஒரு இடத்தை தேர்ந்தெடுத்து இருக்கிறார்கள் என்று அறிவதால், அந்த நடவடிக்கையைக் கைவிட்டு கட்டிடம் கட்ட முன்வர வேண்டும். அரசுக்குச் சொந்தமான புறம் போக்கு நிலங்கள் திருப்பத்தூரில் நிறைய இருக்கின்றன. அது குறித்து நான் கூட பிராஞ்ச் மாணேஜரிடத்தில் சொல்லி இருக்கிறேன். அதை அவர் கருத்தில் கொள்ளாமல், வாடகைக் கட்டிடத்தை தேர்ந்தெடுத்து இருக்கிறார். ஏறக்குறைய 7 ஆண்டுகள் ஆகியும் நிரந்தரக் கட்டிடம் கட்டாமல் இருப்பது சரியல்ல. அங்கே பணிபுரியும் 300 தொழிலாளர்களுக்குத் தேவையான வசதிகள் இல்லை. கழிப்பிடம் கூட இல்லாமல், அந்தத் தொழிலாளர்கள் இரவு நேரங்களில் தங்குவதற்குக் கூட வசதி இல்லாமல், ஒய்வு பெறுவதற்கு வசதி இல்லாமல், இருந்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இத்தகைய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் வகையிலும் நிரந்தரக் கட்டிடம் வசதி உடையதாக அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், அங்கே தண்ணீர் வசதி இல்லை. குடிப்பதற்குக் கூட தண்ணீர் இல்லை. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக டெப்போ அலுவலகம் உள்ள இடத்திலும் தண்ணீர் இல்லை. இப்படிப்பட்ட இடத்தைத்தான் அவர்கள் வாடகைக்கு எடுத்து இருக்கிறார்கள். தண்ணீர் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று அங்கேயுள்ள நகராட்சி ஆணையாளரிடத்தில் கேட்டால் தண்ணீர் கொடுப்பதாகச் சொல்கிறாரே தவிர, அதற்கான நடவடிக்கையை எடுக்கவில்லை என்பதையும் நான் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

ஆகவே, அங்கேயுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு குடிப்பதற்குத் தண்ணீரும், பஸ்களைக் கழுவவதற்குத் தண்ணீரும் அளிக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த வசதிகளையும் உள்ளடக்கி அந்தப் புதிய கட்டிடம் அமைய வேண்டும் என்று சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

[திரு. ப. சுந்தரம்]

[1982 மார்ச் 24]

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பயிற்சிக்காக 600 தொழிலாளர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டார்கள். அவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுத்தார்களா, ட்ரெயினிங் கொடுத்தார்களா என்றால் இல்லை. அவர்களை ட்ரெயினிங் என்ற முறையில் ரெகுலராக பஸ்ஸில் பணிபுரியும் நிலைமை இருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஆனால் பயிற்சி முடிந்த பிறகு, அவர்களுக்கு கொடுக்க வேண்டிய தொகை ஒரு நாளைக்கு 11 ரூபாயாகும். ஆனால் பயிற்சி முடிந்த பிறகும், டிரையினிங் என்ற வகையிலேயே அவர்களை பஸ்களில் அனுப்பி வைத்து 6.50 பைசா மட்டும் தான் கொடுக்கிற சூழ்நிலையை இந்த அரசு ஏற்படுத்தி இருக்கிறது என்றால் நீங்கள் தொழிலாளர்களை கவனிக்கிறீர்கள் என்று சொல்வதில் என்ன பொருள் இருக்கிறது? ஆகவே இதை உடனடியாக கவனித்து, வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்து, அவர்களுக்கு பயிற்சி அளித்த பிறகு, அவர்களுக்குச் சேரவேண்டிய 11-00 ரூபாய் சம்பளத்தை அளிப்பதற்கும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

அதே போல இன்றைக்கு திடீர் திடீர் என்று திருவள்ளூர் பஸ்கள் போகின்றன. அவற்றை திடீர் திடீர் என்று நிறுத்தியும் விடுகிறார்கள். உதாரணமாக ஒன்றைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். திருத்தணியிலே இருந்து கோயம்புத்தூர் செல்லும் பஸ், திருச்சியிலேயிருந்து தருத்தணி வழியாக வேலூர் செல்லும் பஸ், மதுரை, திருவண்ணாமலை வழியாக திருத்தணி செல்லும் பஸ் ஆகிய இந்த 3 வழித் தடங்களும் வெகு நல்ல முறையில் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. ஆனால் இவைகள் இன்று திடீரென்று நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், அந்தப் பகுதி மக்கள் கவலை கொள்கிறார்கள். பதட்ட நிலைக்கு உள்ளாகி இருக்கிறார்கள். ஏன் இப்படி அவர்களாகவே திடீர் என்று பஸ்ஸை ஓட்டுகிறார்கள். பிறகு அவர்களாகவே திடீர் என்று நிறுத்திவிடுகிறார்கள் என்று அந்தப் பகுதியிலே உள்ள மக்கள் பீதியடைந்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போலத்தான் என்னுடைய தொகுதியான திருப்பத்தூரிலே பல பஸ்களை விட வேண்டும் என்று அமைச்சரிடம் கூட கோரிக்கையாக வைத்தேன். ஆனால் எதுவும் நடைபெறவில்லை. என்னுடைய நண்பர் நாட்பிரதமர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. அன்பழகன் அவர்களின் தருமணத்தைப் பார்க்கப் போகும்போது, சில அதிகாரிகள் வந்து, முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்தப் பகுதி மக்கள் வழியாக வரப் போகிறார்கள், உங்களுடைய தொகுதியிலே

1982 மார்ச் 24]

[திரு. ப. சுந்தரம்]

ஏதாவது வழித்தடங்களில் பஸ்ஸை வரவேண்டிய தேவையிருக்கிறதா என்று கேட்டபோது நானும் இரண்டு வழித்தடங்களை எழுதிக் கொடுத்தேன். ஆனால் இன்று வரையில் அந்த வழித்தடங்களில் பஸ்கள் விடப்படவில்லை. ஏன் இப்படிச் செய்கிறீர்கள்? ஒருக்கால் இந்தப் பகுதிகளில் வழித்தடங்களை பூர்த்தி செய்துவிட்டால், தேர்தல் என்று வரும் போது, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் தொடர்ந்து வெற்றி பெற்று விடுவார்களோ என்ற எண்ணத்தில் நீங்கள் அப்படிச் செய்கிறீர்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அதேபோல ஏறக்குறைய 10 ஆண்டுக் காலமாக கோரிக்கை வைத்தும்..... (குறுக்கீடு).

திரு. தி. அன்பழகன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, எனது நண்பர் திருப்பத்தூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் சொல்லியதைப் போல, அந்தப் பகுதியிலே பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழக பேருந்துகள் ஓடாமல் இல்லை. எனது தொகுதியிலே ஓடுகிற பேருந்துகள் கூட திருப்பத்தூரிலே இருந்துதான் என்னுடைய பகுதிக்கு வருகிறதே தவிர, திருப்பத்தூர் பகுதியில் பஸ்களே ஓடவில்லை என்று சொல்வது உண்மைக்குப் புறம்பான செய்தி என்று தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. ப. சுந்தரம்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, திருப்பத்தூரில் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. நான் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் சுற்றி உள்ள பகுதிகள் எல்லாவற்றிலும் பஸ்கள் ஓடுகின்றனவா என்றால் இல்லை. ஓடுகின்ற சில வழித் தடங்களிலும், எப்படிப்பட்ட ரோடுகளில் ஓட்டுகிறார்கள் என்றால், மாட்டுவண்டி கூட செல்ல முடியாத சாலையிலே பெரியார் போக்குவரத்து வண்டிகளில் சிவவற்றை ஓட்டுகிறார்கள். ஜமணபுதூரிலிருந்து மண்டலவாடி வழியாக வரும் ரோடுகளில் பஸ் தடங்கள் வேண்டும் என்று 7 ஆண்டுகளாக அந்தப் பகுதி மக்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஜமணபுதூரிலிருந்து திருப்பத்தூர் வரவேண்டுமென்றால் 8 கிலோ மீட்டர் தூரம் வந்துதான் வரவேண்டும். அதேபோல மண்டலவாடியிலிருந்து ஜோலார் பேட்டைக்கு வரவேண்டுமானால் 7, 8 கிலோமீட்டர் தூரம் வரவேண்டியிருக்கிறது. அந்தப் பகுதிகளில் கிட்டத்தட்ட 10,000 க்கு மேலாக பொதுமக்கள் வசிக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தப்பகுதி மக்கள் இதுவரை பஸ்ஸை பார்த்தது இல்லை என்பதைச் சொல்லும் போது, அதை ஒரு குற்றச்சாட்டாக இங்கே எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

திருப்பத்தூரில் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஓடுகிறது. எப்படி ஓடுகிறது என்றால், நல்ல நிலைமையில் நல்ல ரோடுகளில் ஓடிய பஸ்களை, மாற்றி மேலமான ரோடுகளில் பழுதடைந்த பஸ்களைக் கொண்டு ஓட்டுகிறார்கள். அது மட்டும் அல்ல, சரியான நேரத்தில் நல்ல டைம்களில் ஓடிய பஸ்களை வழிகளையும், டைம்களையும் மாற்றி சிக்கலான

[திரு. ப. சுந்தரம்]

(1982 மார்ச் 24)

நேரத்தில் அந்தப் பஸ்களை விடுகிறார்கள். இதற்கு காரணம் அங்குள்ள அதிகாரிகள் சரியான கண்காணிப்புச் செய்யாதது தான் என்று சொல்லிக் கொள்கிறார்கள். இதன் காரணமாகவே அந்த இடத்தில் பஸ்கள் நட்டத்தில் ஓடுகின்றன என்பதையும் ஒரு குற்றச்சாட்டாக இங்கே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போலத்தான் திருப்பத்தூரிலிருந்து பழனிக்குச் செல்ல பஸ் வேண்டும் என்று நீண்ட நாட்களாக அந்தப் பகுதி மக்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். திருப்பத்தூரிலிருந்து பழனிக்குச் சென்று ஆண்டவனை தரிசிக்க விரும்பும் பக்தர்கள் அதற்கு வழியில்லாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே திருப்பத்தூரிலிருந்து பழனிக்கு உடனடியாக ஒரு பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல் திருப்பத்தூரிலே இருந்து திருப்பதிக்கு ஒரு பஸ் விட வேண்டும். அடுத்து வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே திருப்பத்தூர் பகுதியிலே நிறைய நகரப் பேருந்துகள் விட வேண்டும். ஜல்காம்பாறைக்கு பஸ் விடுவது குறித்து அதற்கான தடம் கூட நிர்ணயிக்கப்பட்டது. ஆனால் என்ன காரணத்தாலோ அது ரத்து செய்யப்பட்டு விட்டது. இந்த ஜல்காம்பாறை என்பது ஒரு விசேஷமான இடமாகும். ஆகவே அந்த இடத்திற்கு நகர பேருந்து விடுவதற்கான எல்லா ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டு விட்டதற்குப் பிறகு அந்த பஸ் விடாததன் காரணம் என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். மேலும் திருப்பத்தூர் பகுதியிலே இப்படி நிறைய கோரிக்கைகள் வந்து இருக்கின்றன. அந்தக் கோரிக்கைகளை ஏற்று நகரப் பேருந்துகளையும், மற்றப் பேருந்துகளையும் நிறைய விட வேண்டும் என்று கேட்டு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்து விடை பெறுகிறேன்.

திரு த.வீராசாமி : மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பு நல்கிய தங்களுக்கு முதற்கண் என் மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஒரு நாட்டினுடைய முன்னேற்றம், சமூக, பொருளாதார வளர்ச்சி, பண்பாடு, கலாச்சாரம், நாகரீகம் ஆகியவைகள் அந் நாட்டில் இருக்கக்கூடிய மின்சக்தி, போக்குவரத்து, தகவல் தொடர்பு ஆகியவற்றைப் பொறுத்துத்தான் அமைந்திருக்கின்றன என்பதைப் பொருளாதார வல்லுநர்கள் கூறி இருக்கிறார்கள். அதற்கேற்ப இன்று கமிழகத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்ற பேருந்துக் காகிதங்கள் ஆல்போல் வளர்ந்து அருகுபோல்

1982 மார்ச் 24]

[திரு. த. வீராசாமி)

வேர்விட்டு தமிழகத்தின் பட்டி தொட்டிகளையெல்லாம் இணைத்து பாமர மக்கள் பயன்படுகின்ற வகையிலே பணியாற்றி வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அப்படிப் பணியாற்றுகின்ற சூழ்நிலையில் சமூகத்தில் இருக்கக்கூடிய அறியாமை, கொடுமை, ஏற்றத்தாழ்வுகள், தீண்டாமை இப்படிப்பட்ட சர்வ வியாதிகளுக்கும் நிவாரணம் அளிக்கக்கூடிய சஞ்சீவி மூலிகைதான் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம். அந்த அளவுக்குப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழகத்தில் பணியாற்றி வருகின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 1959-ல் 200 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு மேல் உள்ள சாலைகளுக்கு மட்டும் பேருந்துகள் விட வேண்டும் என்பது அரசின் முடிவு. 1967-ல் 120 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு மேல் இருக்கக்கூடிய வழித்தடங்களை தேசிய உடைமையாக்கி அதில் மட்டும் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்பது அரசின் முடிவு. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள அனைத்து வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக்கொண்டு அதிலே பேருந்துகள் விடப்படும் என்று முடிவு எடுக்கப்பட்டது. 1971 ஆம் ஆண்டுவரை அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் பணி, நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டு இன்று பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மலர்ந்து தமிழக மக்களுக்குப் பணியாற்றி வருகின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அந்த அடிப்படையில் தமிழகத்தில் 8 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிறுவப்பட்டு அவை சுறுசுறுப்போடும் சீராகவும் தமிழக மக்களுக்குப் பயன்பட்டு வருகின்றன.

அதற்குப் பிறகு, பட்டாபிராமன் அவர்கள் தலைமையில் நிறுவப்பட்ட அந்தக் குழுவின் பரிந்துரையின்படி 600 பேருந்துகளுக்கு அதிகமாக உள்ள பேருந்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தி அவை ஏறத்தாழ ஒரு மாவட்டத்தில் செயல்படும் வகையில் பிரிக்கப்பட்டு அந்த முடிவிற்கிணங்க இன்றுச் பேருந்துக் கழகங்கள் அதிகப்படுத்தப்பட்டன. அந்தப் பேருந்துக் கழகங்களுக்கு, இந்த நாட்டிற்கு இந்தச் சமுதாயத்தினுடைய முன்னேற்றத்திற்கு மறுமலர்ச்சிக்கு அரும்பாடுப்பட்ட தலைவர்களின் பெயர்களைச் சூட்டி இருப்பதற்கு நான் மனதார இந்த ஆட்சிக்கு நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதற்குப்பிறகு சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு திருச்சியிலே அமைந்திருக்கின்ற அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இன்னும் பெயர் சூட்டப்படவில்லை. தமிழ் மொழியின் இருண்ட காலம் என்பதை அடுத்து தமிழ் இலக்கியத்திலும், தமிழ் உரைநடையிலும் ஒரு மறுமலர்ச்சியை, ஒரு எழுச்சியை, ஒரு எளிய முறையினை தமிழ் உரைநடையிலே தோற்றுவித்த மறைமலை அடிகளை அடுத்து அவர்கள் வழிநின்ற திரு. வி. கவியாண சுந்தரனார் அவர்களுடைய பெயரினை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குச் சூட்ட வேண்டும் என்று பாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும், பாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. த. வீராசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

(முற்பகல் 11.00)

தமிழகத்தில் உள்ள மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 12,871. அவற்றில் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 7,807 ஆகும். மீதி தனிப்பட்டவர்களிடம் இருந்து வருகிறது. இன்று நாட்டுடமையாக்கப்பட்டிருக்கும் பேருந்துக் கழகங்கள் தமிழ்நாட்டில் பேருந்து பணிகளை 61 சதவீத அளவிற்கு செய்து நாட்டுமக்களுக்கு நல்லமுறையில் சிறப்பாகப் பணியாற்றி வருகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்று தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய அனைத்துப் பேருந்துக் கழகங்களிலும் உள்ள பேருந்துகள் ஓடிய தூரம் 1981-82ல் 6,704 இலட்சம் கிலோ மீட்டராகும். பயணம் செய்த பயணிகளின் எண்ணிக்கை 200.65 கோடியாகும். பேருந்துகள் பயன்படுத்தப்பட்ட அளவு 90.6 சதவீதமாகும். கிலோமீட்டர் ஓட்டத் திறன் 96 சதவீதம். உயர்வேக டீசல் விட்டர் ஒன்றுக்கு ஓடிய கிலோமீட்டர் 3.83 ஆகும்.

தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றக் கூடிய பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை 61,993 ஆகும்.

1977-ல் தமிழ்நாட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருந்த நிலைமையையும், பொன்மனச்சேம்மல்புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், திரு.எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பின்னர் 1981-82-ல் இருக்கும் நிலைமையையும் ஒப்பிட்டுப்பார்த்தால் எந்த அளவிற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வளர்ந்து நாட்டு மக்களுக்குப் பயன் அளித்து வருகிறது என்பதை இந்த மன்றத்திற்கு தெரிவிக்கக்கூடியிருக்கிறேன். இந்தத் துறையின் அமைச்சர் மண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் அயராது உழைப்பின் காரணமாக 1976-77-ல் 4,953 ஆக இருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை இன்று 1981-82ல் 7,803 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வழித்தடங்கள் 2,045 ஆக இருந்து இன்று 3,935 ஆக உயர்ந்துள்ளது. புதிய வழித்தடங்கள் 132 ஆக இருந்தது இன்று 493 ஆக உயர்ந்துள்ளது.

பயன்பெற்ற மக்கள் தொகை 1.85 இலட்சத்திலிருந்து 15.62 இலட்சமாக உயர்ந்துள்ளது. புதிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 349 லிருந்து 1,252 ஆக உயர்ந்துள்ளது. இந்த அளவிற்கு போக்குவரத்துத் துறை இயங்கி கிராம மக்களுக்கு வசதியைத் தருகிறது. கிராம மக்களின் மேம்பாட்டிற்காக இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு இயங்கி வருகின்றது. இங்கே பேசியதிராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர் திரு. சுந்தரம் அவர்கள் பேசுகிற போது, தனியார்களுக்கு கொடுக்கும் சலுகைகள் காரணமாகவும் தனியாரிடம் உள்ள வழித்தடங்களை தேசியவுடைமையாக காததினால்தான் இப்போது இந்த நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாக

1982 மார்ச் 24]

[திரு. த. வீராசாமி]

சொன்னார்கள். (மணியடிக்கப்பட்டது.) அவர்களுக்கு நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்று மத்திய அரசு டீசலுக்கு, மோட்டார் வண்டிகளின் உதிரிப்பாகங்களுக்கு அதிக வரி போட்டிருப்பதின் காரணமாக, அதன் காரணமாக விலை வாசி உயர்ந்திருப்பதன் காரணமாக—மதிப்பிற்குரிய இந்திரா காந்தி அம்மையார் வந்ததற்குப் பிறகு மூன்றுமுறை இவை உயர்த்தப்பட்டிருப்பினும் தமிழக அரசு இரண்டு முறைதான் பயணிகள் கட்டணங்களை உயர்த்தி மூன்றாவது முறை உயர்த்தினால் மக்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதற்காக உயர்த்தாமல், அதோடு தொழிலாளர்கள் நலங்களைப் பேணிப் பாதுகாக்கும் வகையில் பல சலுகைகள் அளித்திருப்பதாலும் 1980-81-ல் 13 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் இருந்தது 1981-82-ல் 14 கோடியாக உயர்ந்திருக்கிறது. இது அமைச்சர் அவர்கள் இழைக்கிற தவறினால் ஏற்பட்ட நஷ்டம் அல்ல. (மணியடிக்கப்பட்டது.) இறுதியாக ஒன்றை மட்டும் கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சி. பழனிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, சுப்பல் போக்குவரத்து குறித்த இந்த விவாதத்தின்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

தமிழ்நாட்டில் 1959 ஆம் ஆண்டில், 200 கிலோ மீட்டருக்கு மேலுள்ள வழித்தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை அப்போதிருந்த காங்கிரஸ் ஆட்சி சீரும் சிறப்புமாக விட்டது. ஆனால், அந்தப் பேருந்துகள், அந்த நேரங்களில் எவ்வாறு இயங்கின, இப்போது எவ்வாறு இயங்குகிறது என்பதைப் பார்த்தால் அதன் நிலை நன்கு விளங்கும். அரசு விரைவுப் பேருந்துகள் அப்போது விடப்பட்டது. இப்போது 8 அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. 1982-83 ஆம் ஆண்டில் 13 போக்குவரத்து கழகங்களாக உண்டாக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. அதிலே 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, வேலூர் மாவட்டத்திலுள்ள இப்போது பிரிக்க இருக்கின்ற போக்குவரத்துக்கழகத்திற்கு பெருந்தலைவர் காமராஜ் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். காரணம், அதற்குப் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் குடியாத்தம் தொகுதியில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, முதலமைச்சர் ஆனார்கள். அங்கே அனைத்து அரசியல் கட்சிகளும் பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வைக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை, உண்ணாவிரதம், போராட்டங்களை நடத்தினார்கள். ஆகவே, அதை மறு பரிசீலனை செய்து, வேலூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரை வைப்பது நியாயமானது, நேர்மையானது, உங்களுடைய அண்ணா வழியில் வரக்கூடிய கொள்கைக்கு நியாயமானதாக

[திரு. சி. பழனிமுத்து]

[1982 மார்ச் 24]

அமையும். மேலும் நீங்கள் இப்போது திருச்சியிலே போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிறுவப்போகிறீர்கள். அதற்குப் பெயரிடவில்லை. அந்த இடத்தில் வேண்டுமானால், அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிடுவது சாலச் சிறந்தது. ஆகவே, இந்தப் பிரச்சனையில் அப்படியே விட்டுவிடாமல், பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், 1981ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் முடிய மொத்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 12,871 என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இதிலே 61 சதவீதம் என்றும், தனியார் போக்குவரத்துகள் 39 சதவீதம் என்றும் கணக்கு சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. நியாயமான முறையில் ஏழை எளிய மக்கள் வசிக்கும் பகுதிகளிலே இந்தப் பேருந்துகளை விடவேண்டும். பின்தங்கிய பகுதிகளுக்கு, நகரப் பேருந்துகளை விட்டால்தான் மக்கள் அதை நல்ல முறையில் பயன்படுத்திக் கொள்ள முடியும். ஆகவே, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1981-82 ஜனவரி இறுதிவரை 1,345 வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட்டன. செலவு 36 கோடி என்று கூறியுள்ளார்கள். ஆகவே, நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சோழன் போக்குவரத்து கழகத்தில் டி.என்.எம். 407, டி.என்.எம். 618 ஆகிய இரண்டு பேருந்துகள் அரியலூர் சேலம் இரண்டு வண்டிகள் ஓடுகின்றன. அந்த வண்டிகளில் யாரும் பிரயாணம் செய்ய முடியாது. மேலே இருக்கிற கூறைகள் மிகவும் பாழடைந்து உள்ளன. அந்த வண்டியிலே ஒருவர் கூட ஏறாமல், காலியாக போகிறது. இது குறித்து, சோழன் போக்குவரத்துக் கழக இயக்குநருக்கு மனு அனுப்பினேன். அதனால், எந்த விதமான பலனும் இல்லை. அந்தப் பேருந்துகளை விடாமல் இருப்பதே சாலச் சிறந்தது. அந்தப் பேருந்துகளில் அதிகமாக தக்காளிதான் ஏற்றப் படுகிறது. இடையிலே 15 நிமிடங்கள் நிற்கிறது. வாழைப்பாடி, நரசிங்கபுரம், ராசிபுரம் செல்லும் பாதைப் பிரிவு ரோடு போன்ற இடங்களில் நிறுத்தப்பட்டு, அந்தப் பேருந்தில் ஒருவரும் பிரயாணம் செய்யாத அவல நிலை இருக்கிறது. இந்த நிலையைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அங்காடிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன என்று குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. சேலம் மாவட்டத்தில் இது போன்ற பேருந்துகள் விடப்படுவதாகத் தெரியவில்லை. ஆனால் பிரயாணிகள் பேருந்துகளே அங்காடிப் பேருந்துகளாக செயல்படுவதாகத் தெரிகிறது. ஆகவே, அந்த இடங்களிலே நீங்கள் நல்லமுறையிலே பேருந்துகள் விடுவதற்கு முயற்சி செய்ய வேண்டும். 1978-79, 1979-80 ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் போதிய அளவு லாபம் கிடைக்கவில்லை, நட்டத்தில் ஓடுவதாக கூறியுள்ளீர்கள்.

1982 மார்ச் 24]

[திரு. கி. பழனிமுத்து]

[முற்பகல் 11-10]

ஆகவே, டீசல் மற்றும் உபரிப் பொருட்கள் விலை ஏறியதால் 13 கோடி ரூபாய் நட்டம் ஏற்படுகிறது என்று கூறியிருக்கிறீர்கள். தனியார் பேருந்துகளை எவ்வளவு சீரிய முறையிலே, சிறப்பான முறையிலே நடத்துகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அவர்கள் பேருந்துகளைப் சுத்தமாகவும், மினுமினுப்பாகவும் வைத்து குறிப்பிட்ட இடத்திற்கு குறிப்பிட்ட நேரத்திலே போய்ச்சேருகின்ற முறையிலே நடத்துகிறார்கள். உதாரணத்துக்கு சொல்ல வேண்டுமென்றால் திருவள்ளூர் போக்குவரத்து கழகப்பேருந்துகள் மார்ச் 6 ம் தேதியும் 20 ஆம் தேதியும் சேலத்திற்குச் செல்ல வேண்டியது செல்லவில்லை. கடந்த சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரின் கடைசி நாள் 11 மணிக்குச் செல்ல வேண்டிய சூப்பர் டீலக்ஸ் பேருந்து செல்லவில்லை. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் முறையாக, செம்மையாகச் செயல்படவில்லை. தனியார்களைப் போன்று நல்ல முறையிலே பேருந்துகளை ஓட்டினால் லாபம் கிடைக்கும். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் பல வழித் தடங்களிலே தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு உரிமங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பீக்ஸுவர்சில் மாலை 6 மணி முதல் 8 மணிவரை, மதியம் ஒரு மணி முதல் 3 மணிவரை குறிப்பிட்ட நேரங்களில் வங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்குக் கொடுக்கிறீர்கள். சென்னையிலிருந்து தாக்கீது வந்தது என்று அங்கே இருக்கிறவர்கள் கூறுகிறார்கள்—சேலம்—ஆத்தூர் செல்லக்கூடிய பஸ்ஸும், சேலம்—கள்ளக்குறிச்சி செல்லக்கூடிய அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஸும் தனியார்களுக்கு அந்த நேரத்திலே உரிமை வழங்கி இருக்கிறீர்கள். இப்படி மாற்றியமைக்கப்பட்டிருக்கின்ற நேரத்திலே இதனால் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு டிரிப்புக்கு 100 முதல் 150 நட்டம் ஏற்படுகிறது. சேலம்—ஆளுருக்குச் செல்கின்ற பஸ் 55 மணிக்குச் செல்ல வேண்டியிருந்தது. ஆனால் அதற்கு முன்பாக தனியார் பேருந்து ஒன்று செல்கிற முறையிலே கிருஷ்ணவேணி பஸ் உரிமையாளருக்கு 5-20 க்குப் பேருந்து அவர்கள் ஓட்டக்கூடிய முறையிலே அனுமதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வகையில் இப்போது நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 50 ரூபாய் தான் வசூலாகிறது, ஆனால் அந்த தனியார் பேருந்துக்கு 300 ரூபாய் வசூலாகின்ற நிலைமை இருக்கிறது.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 12.6 கோடி ரூபாயிலே 555 அடிச்சட்டங்கள் வாங்குவதாகக் கூறியிருக்கிறீர்கள். அது போன்ற முறையிலே நல்ல முறையிலே செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புற்று நோயாளிகளுக்கு சலுகைகள் கொடுப்பதாகச் சொல்லி இருக்கிறீர்கள். அதை எல்லோருக்கும் தெரியப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சி. பழனிமுத்து]

[1982 மார்ச் 24]

விரைவுப் பேருந்துகளிலே கம்பியில்லாத் தந்தி முறை கொண்டு வரப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். எந்தெந்த வழித் தடங்களிலே ஏற்படுத்தப்படும் என்று சொல்லவில்லை. அதையும் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சாலை விபத்துக்களிலே பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு உதவித் தொகை கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதைச் செம்மையாகக் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும்.

தற்செயல் விடுப்பு என்று ஆண்டுக்கு 10 நாட்கள்தான் அனுமதிக்கப்படுகிறது. அரசு ஊழியர்களுக்கு அளிக்கப்படுவதைப் போன்று ஆண்டுக்கு 20 நாட்கள் அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

5,635 பேருந்துகளில் டைசிகான் பொருத்தப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அதனால் பேருந்துகள் வேகமாக ஓடவில்லை. மெதுவாகச் செல்லுகின்ற காரணத்தினால் தனியார் வண்டிகளிலே பொதுமக்கள் செல்கிற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. தனியார் வண்டிகளிலேயும் அதைப் பொருத்த ஏற்பாடு செய்தால்தான் நம்முடைய வண்டிகள் நல்ல முறையிலே ஓடமுடியும். இல்லாவிட்டால் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மிகுந்த நட்டம் ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பாண்டியன், சோழன், சேரன், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கு 20 சதவீதம் கொடை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பல்லவன், திருவள்ளுவர், பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கு 8.33 சதவீதம்தான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த பாரபட்சம் ஏன்? எந்த அடிப்படையில் இந்த பாரபட்சம் காட்டப்படுகிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அரசுப் பேருந்துகள் நல்ல முறையிலே பராமரிக்கப்படவில்லை. தனியார் துறையிலே நல்ல முறையிலே பராமரிக்கப்படுகின்றன. ஆகவே, இவற்றையும் நல்ல முறையிலே பராமரிக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே 200 நாட்கள் டணியாற்றியிருந்தால் 260 ரூபாய் என்றும் 150 முதல் 199 நாட்கள் பணியாற்றியிருந்தால் 75 ரூபாய் என்றும் 99 முதல் 150 வரை பணியாற்றியிருந்தால் 25 ரூபாய் என்றும் சாதனை ஊக்கத் தொகை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அசம்பாவித நிகழ்ச்சிகள் ஏற்பட்டாலும் அந்தக் காலங்களிலே ஓட்டுநர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் அதிலே பொறுப்பு இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. எடுத்துக்காட்டாக 23-3-1981, 26-3-1981 15-7-1981, 24-8-81, 21-8-81, 6-11-81 போன்ற 8 தினங்

1982 மார்ச் 24]

(திரு. சி. பழனிமுத்து)

களில் பணியாளர்கள் வேலை நிறுத்தத்திலே கலந்துகொண்டதாக கூறுவது சரியல்ல. அந்த நாட்களைச் சாதாரண நாட்களாக கருத வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பல்லவன் பொறியியல் கழகத்திலே பலரைப் பங்குத் தொகை பெற்றுக் கொண்டு சேர்த்திருந்தும் கூட அவர்களுக்கு லாபத்திலே பங்கு வழங்கப்படவில்லை. ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து மற்றொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாற்றுகிறபோது டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், இன்ஸ்பெக்டர்கள் எல்லோருக்கும் ஒரே சீனியாரிட்டி முறையிலேயே கொண்டு வர வேண்டும். அப்படிக் கொண்டுவந்தால் அந்த நிர்வாகம் நல்ல முறையிலே செயல்படும். வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சென்றால் ஜூனியராக எடுத்துக்கொள்வது என்பது நியாயமற்ற முறை என்று கருதுகிறேன். அரசு பொதுத் துறை நிறுவனத்திலே ஒரு நிர்வாக இயக்குநர் குறைந்த பட்சம் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு மேலே பணிபுரியக் கூடாது என்று சட்டத்தின் 316 பிரிவிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாக இயக்குனர் 6 ஆண்டுகளாக பணிபுரிந்து வருகிறார். இவ்வாறு அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது முறைதானா என்று கேட்டு அவரை மாற்றுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுப்பாரா என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். 1975-76, 77 ஆம் ஆண்டுகளில் வேலை வாய்ப்பு அலுவலகங்களில் பதிவு செய்துவிட்டு வேலை கிடைக்காதவர்களுக்கு 30-6-81 வரையில் பதிவு செய்தவர்களுக்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நேர்முகத் தேர்விற்கு அழைத்து உள்ளார்கள். அது முறையா என்று கேட்கின்றேன். ஆத்தூரிலே மோட்டார் வாசன ஆய்வாளர் நிலையம் ஏற்படுத்த வேண்டுகிறேன்.

திரு. ஏ. சி. சண்முகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியத்தை வரவேற்றுப் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு துணைத்தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைக் காணிக்கை ஆக்குகிறேன்.

முதன் முதலாக இந்த மானியத்திலே அமைச்சர் அவர்களை பாராட்ட வேண்டிய கடமை எனக்கு இருக்கிறது. ஏனென்றால் மக்கள் வாயார பாராட்டுகிற இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இந்த மன்றத்தின் வாயிலாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை பாராட்டுவது இது தகுந்த நேரமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன். பொதுவாக போக்குவரத்துக் கழகம் என்று சொன்னாலே ஓராண்டு காலத்தில் இரண்டு மூன்று முறை பாராட்டம் என்று அறிவிக்கப்பட்டு மக்கள் பாதிக்கக் கூடிய நிலையிலே இருந்து தமிழக அரசைப் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டிருக்கிற புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் மாண்புமிகு முத்துசாமி அவர்கள் மூலம் அது அறவே ஒழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பின்னாலே இது வரையில்

(திரு. ஏ. சி. சண்முகம்)

[1982 மார்ச் 24]

எந்தவிதமான போராட்டமும் இந்த 1½ ஆண்டுக்காலத்தில் நடக்கவில்லை என்பதை குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இதற்குக் காரணம் அமைச்சர் அவர்களின் திறமையும் நிர்வாகத்தை நடத்திச் செல்கிற சாமர்த்தியமும் தான் என்பதை இந்தநேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையிலே அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பின்னாலே அவர் ஒரு கட்சிக்கு சொந்தக்காரராக இருந்தாலும், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கட்சிப் பாகுபாடு இல்லாமல், தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த ஊழியர்களாக இருந்தாலும், அதேபோல காங்கிரஸ் இயக்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் அனைவரையும் சமமான முறையிலே அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை எல்லாம் நிறைவேற்றி நிர்வாகத்தை நடத்துகிற மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறை மானியம் என்றாலே தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகளை உள்ளடக்கி வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பல இருக்கும். ஆனால் இன்றைக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களில் தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகள் பற்றி ஒன்றிரண்டு வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் தவிர வேறு கொடுக்கப் படவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். தமிழகத்தில் இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு புரட்சியே ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லலாம். மற்ற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், பல மாநிலங்களுக்கு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சென்று அங்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படுவதை ஆங்காங்கு கண்டுகொண்டிருக்கிறோம். இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் ஒடுகிற பேருந்துகள் தான் மிகவும் சுத்தமாகவும், வசதியுடனும் அடிக்கடி செல்கிற ஒரு நிலைமை இருந்து வருகிறது. இந்த வாய்ப்பினை தமிழ் மாநிலம்தான் பெற்றிருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மற்ற மாநிலங்களுக்கு இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒரு வழிகாட்டியாக விளங்குகின்றன. நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகம் கோவாவில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆலோசனைகளையும், அதற்கான வழிமுறைகளையும் கொடுத்து வருகிறது. அதேபோல அந்தமானிலே சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழிகாட்டக் கூடிய அளவிலே அங்கு ஆலோசனைகளை வழங்கி வருகிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நத்யாவிலேயே தமிழகத்திலே அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிற சூப்பர் டீலக்ஸ், சொகுசு பேருந்துகள் மிகவும் நல்ல முறையிலே பயன்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. கிட்டத்தட்ட 120 சூப்பர் டீலக்ஸ், சொகுசு பேருந்துகள் தமிழகத்தில் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சென்றுகொண்டிருக்கின்றன. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஓடிச்

1982 மார்ச் 24]

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

கொண்டிருக்கிற மற்ற பேருந்துகளை சூப்பர் டீலக்ஸ், சொகுசு பஸ்களாக மாற்றினால், மக்களுக்கு மேலும் வசதி செய்கிற கூடமையை நிறைவேற்றியதாக பொருள் என்பதை சுட்டிக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

குறிப்பாக, 5 புதிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் துவங்குகிற தமிழக அரசுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கும் என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன். வட ஆற்காடு மாவட்டத்திற்குத் தனியாக, பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்குகின்ற அரசுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகின்றேன். அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் புதிதாக துவங்கினால், இன்னும் பேருந்துகள் செல்லாத பல கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகளை விடுகின்ற வழிவகைகளை, வசதிகளை அதிகமாகச் செய்வதற்கு இன்றைக்கு அது காரணமாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11.20)

மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய உறுப்பினர் சுட்டிக் காட்டினார்கள். காமராஜர் காலத்திலேயிருந்த பேருந்துகளையும், இன்றைய தினம் இருக்கிற பேருந்துகளையும் ஒப்பிட்டு, இன்றைய தினம் ஏதோ துடைக்கவில்லை. சுத்தம் இல்லையென்று அதை ஒரு பெரிய குறையாகச் சொன்னார்கள். காமராஜர் கண்ட கனவை நனவாக்குவதுதான் இந்த புரட்சித் தலைவர் அரசு செய்த சாதனையெனத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பேருந்தலைவர் காமராஜர் கண்ட கனவு, பேரறிஞர் அண்ணா கண்ட கனவு ஒவ்வொரு கிராமத்திற்கும் பேருந்துகள் செல்லக்கூடிய நிலையிருக்க வேண்டுமென்பது அதனை நனவாக்குகின்ற அளவு, தமிழக அரசும், அமைச்சர் அவர்களும் அதிகமான பேருந்துகளைக் கிராமங்களுக்கு விடுவதிலே தவனம் செலுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அடுத்ததாக, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்கள் இங்கே ஒரு சில குற்றச்சாட்டுகளை எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஏதோ மாட்டு வண்டிகள் போகாத இடங்களுக்கு எல்லாம் இரண்டு மூன்று பஸ்களை என்னுடைய தொகுதியிலே விட்டதாகச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அதிலே இருந்து நன்றாகப் புகிறது. மாட்டு வண்டிகள் கூட போகாத திருப்பத்தூரிலே இருக்கக்கூடிய ஒருசில தடங்களில், தமிழக அரசு பஸ்கள் செல்கின்றன என்றால், இதையே கூட ஒரு சாதனையாக எடுத்துச் சொல்லலாம். மாட்டு வண்டிகள் செல்லாத, பேருந்துகள் செல்ல முடியாத, சாலைகள் சரியாக இல்லாத இடங்களில் எல்லாம் பேருந்துகள் செல்கின்றன என்பதை நினைக்கும்போது பெருமையாக நினைக்க வேண்டியவனாக இருக்கிறேன்.

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

[1982 மார்ச் 24]

இப்பொழுது போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே கடுமையான நட்டம் வருகிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்கள். அதற்கு மூல காரணமாக இருப்பது டீசல் விலை உயர்வும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை உயர்வும்தான் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். மைய அரசுதான் டீசல் விலையை உயர்த்துகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுந்தரம் அவர்களுக்கு, மத்திய அரசைக் கண்டிக்குவோ அல்லது டீசல் விலையைக் குறைக்க வேண்டுமென்று குரல் கொடுக்கவோ மனம் வரவில்லை. இருந்தாலும் நான் சொல்ல விரும்புவது, மத்திய அரசு மாதா மாதம் டீசல் விலையை ஏற்றுவதால், அடிக்கடி ஏற்றுவதால்தான் பேருந்துக் கட்டணங்கள் ஏறுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்து, மத்திய அரசு அதை மறுபரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பாராளுமன்றத்திலே பல பிரச்சனைகளை எடுத்துச்சொல்லி டீசல் விலையைக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். 1980-லே ரூ. 2.23 காசுக்கு விற்ற டீசல் விலையை அதே ஆண்டிலே, 1-7-80-லே, ரூ. 2.27 காசாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அதே போல், டையர், டியூப் ஒரு செட் விலை ரூ. 2,368 இருந்தது. ஒரு மாதத்திற்குள்ளாக, ரூ. 2,487 ஆக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். இதுபோன்று உதிரி பாகங்களின் விலையையும் ஏற்றுவதால்தான் இதுபோன்ற கட்டண உயர்வுகள் ஏற்படுகின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தேசியமயக் கொள்கைக்கு நாங்கள் எல்லாம் எதிராக இருக்கிறோம் என்று சுந்தரம் அவர்கள் சொன்னார்கள். காங்கிரஸ் காலத்திலே கொண்டு வரப்பட்ட விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகம் முதற்கொண்டு திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற திட்டத்திலே, தனியார்கள் கோர்ட்டுக்குச் சென்று தடையை வாங்கியிருக்கிறார்கள். என்னுடைய தொகுதியிலே, ஒரு தனியாருக்குச் சொந்தமான 4 பேருந்துகள் சென்னைக்கு வந்து கொண்டிருந்தன. திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலேதான் அது தேசியமயமாக்கப்பட்டது. ஆனால், காலத்திலேதான் அது சென்ற தடை வாங்கியிருக்கிறார்கள். ஹைகோர்ட்டுக்குச் சென்ற ஒரு மாதத்திற்கு முன்னாலே, அதை சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குக் கொண்டு சென்றிருக்கிற காரணத்தால், கோர்ட்டினுடைய காலதாமதத்தால்தான் இதுபோன்ற பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்குவது தள்ளி போடப்படுகிறது.

தேசியமயமாக்கும் கொள்கையிலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைப் புரிந்துகொள்ள வேண்டுமென்று கருதுகிறேன். இன்னும் பல கிராமங்களுக்கு, இன்னும் பல வழித் தடங்களுக்கு நாம் பேருந்துகளை விட வேண்டிய கடமையிருக்கிறது. தனியார் பேருந்துகளுக்கிடையே பேருந்துக்

1982 மார்ச் 24]

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

கழகங்களுடைய பேருந்தை விடுவதால், அதைவிட ஒரு முக்கியமான பங்கு பல கிராமங்களுக்கு, பேருந்தே செல்லாத வழித்தடங்களுக்கு நம்முடைய பேருந்துகளை அனுப்பி விட்டு பின்னாலே, இந்தத் தனிப்பட்டவர்களுடைய பேருந்துகளை தேசியமயமாக்கக்கூடிய பிரச்னையை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே போல், பாதாள ரெயில் திட்டம், சென்னை நகரத் தினுடைய மக்களுக்கு, போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலாக இருக்கக்கூடிய, மக்கள் தொகைப் பெருக்கத்திற்கேற்ப ஈடு கொடுக்க முடியாமலிருக்கிற அந்தப் பிரச்னையைச் சமாளிக்க வேண்டுமென்றால், பாதாள ரெயில் திட்டத்தை மத்திய அரசு உடனடியாக சென்னை மாநகரத்திலே கொண்டு வர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல மாநிலங்களிலே இருக்கிற போக்குவரத்துக் கட்டணத் தோடு, இந்த மாநிலப் போக்குவரத்துக் கட்டணங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், வித்தியாசம் பார்த்தால், அந்த மாநிலங்களைவிட தமிழ் நாட்டிலேதான் குறைவாக இருப்பது தெரியும். ஒன்றிரண்டு உதாரணங்களை மட்டும் நான் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நகரக் கட்டணம் தமிழ்நாட்டிலே 30 காசுகள்தான்; ஆனால் கேரளாவிலே 40 காசுகள்; கர்நாடகத்திலே 30 காசுகள்; ஆந்திராவிலே 30 காசுகள்.

நகரத் தடங்களில் அதிகபட்ச நீளம் நம்முடைய மாநிலத்திலே தான் 30 கிலோ மீட்டர். டவுன் பேருந்துகள் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. 18 கிலோ மீட்டர் கேரளாவிலே; கர்நாடகத்திலே 32 கிலோ மீட்டர்கள்; ஆந்திராவிலே 32 கிலோ மீட்டர்கள்.

புற நகரக் கட்டணம் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குத் தமிழ்நாட்டிலே ஏழரை காசுகள்; கர்நாடகத்திலே 7.7 காசுகள்; ஆந்திராவிலே 8 காசுகள்.

விரைவுப் பேருந்துக் கட்டணம் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குத் தமிழ்நாட்டிலே ஏழரை பைசா; கேரளாவிலே 9 பைசா; கர்நாடகத்திலே 9.6 பைசா; ஆந்திராவிலே 10 பைசா.

சூப்பர் டீலக்ஸைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு கிலோமீட்டருக்கு தமிழ்நாட்டிலே ஒன்பதரை காசுகள். மிகவும் மோசமாக இருக்கக்கூடிய பல மாநிலத்துப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் கேரளாவிலே 13½ பைசா; கர்நாடகத்திலே 17½ பைசா; ஆந்திராவிலே 12 பைசா.

[திரு. ஏ. சி. சண்முகம்]

[1982 மார்ச் 24]

ஏ. சி. பேருந்துகள் தமிழ்நாட்டிலே தான் செல்கிறது. மற்ற மாநிலங்களிலே எங்கேயும் செல்லவில்லை.

நவீன வசதிகள் கொண்ட, தூங்கும் வசதிகள் கொண்ட பேருந்துகளை நாம் அறிமுகம் செய்ய இருக்கிறோம். அவ்வாறு அறிமுகம் செய்யும் அரசை இந்த நேரத்திலே பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்ற முறை இந்தச் சட்டமன்றக் கூட்டத்திலே சொன்னதைப்போன்று, கார்டோ கம் பாசஞ்சர் பல மாநிலங்களிலே வெற்றிகரமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. தமிழக அரசும் அதை ஒருசில இடங்களிலே நிறைவேற்றி இருக்கிறது. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் பல நேரங்களில் கார்டோ கம் பாசஞ்சர் பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்த வேண்டும். அதை விரைவு படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

* திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, பொதுவாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அபிவிருத்திகளை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை ஒத்துக்கொள்ளும் நேரத்தில், தொழிலாளர்களின் பிரச்சனைகள் பல தீர்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன என்றாலும், பொதுவாக இந்த நேரத்திலே ஒரு கருத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். நேஷனலைசேஷன் என்ற கொள்கையை எந்த அளவிற்குத் தீவிரப்படுத்த முடியுமோ அந்த அளவிற்குத் தீவிரப்படுத்துவதற்கு அரசு போதுமான கவனம் காட்டுகிறதா என்ற சந்தேகம் இருக்கிறது. 12,871 பேருந்துகளில் ஏறக்குறைய 40 சதவீதம் பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகளாக இருக்கின்றன. ஆகவே, நேஷனலைசேஷனை எந்த அளவிற்குத் துரிதப்படுத்த முடியுமோ அந்த அளவிற்குத் துரிதப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களை நடத்திச் செல்வதிலே ஒருசில பொருளாதார நெருக்கடிகள் இருக்கின்றன என்பதை நாங்கள் ஒத்துக் கொள்கிறோம். ஆனால் அதே நேரத்தில் அதுபற்றி ஒருசில கருத்துக்களை நான் எடுத்துச்சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு ஏகபோக முதலாளிகளின் கைகளில் சிக்கி மூழ்கும் ஒரு நிலை இந்தத் தொழிலைப் பொறுத்தவரையில் இருக்கிறது. சேசிஸ்களுக்கு டாட்டா அல்லது அசோக் லேலண்டிற்குத்தான் போக வேண்டும். இரயில்வேயிலே ஏற்படுத்தியிருப்பதைப் போல சேசிஸ் உற்பத்தி செய்கின்ற தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்த வேண்டும். இதை மாநில அரசால் செய்ய முடியவில்லையென்றாலும்கூட மத்திய அரசை வற்புறுத்தி ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

டயர், டியூப்களை அதிகமாகப் பயன்படுத்துவதை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்தான். அவைகளைத் தனியார் ஏகபோக முதலாளிகளிடம் அவர்கள் நிர்ணயிக்கின்ற விலைக்குத்தான் வாங்க வேண்டிய துரதிருஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதை மாற்ற வேண்டும். தமிழகத்திலே கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே அரசு இரப்பர் தோட்டத்தில் இரப்பர் கிடைக்கிறது. அந்த இரப்பரைப் பயன்படுத்தி டயர், டியூப் தொழிற்சாலை ஒன்றை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதன் மூலம் இலாபம் ஏற்படுத்த முடியும்.

ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் உற்பத்தி செய்கின்ற தொழிற்சாலைகளை ஏற்படுத்தி, அதிலேயிருந்தும் தேவையான இலாபத்தை ஏற்படுத்திக் கொள்ள முடியும்.

ரூட்டுகளைப் பொறுத்தவரையில், ரூட்டுகளை நேஷனலைஸ் செய்வதைப் போல், டைமிங்குகளையும் நேஷனலைஸ் செய்ய வேண்டும். காம்படிஷன் என்பது அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இடையிலேயும் ஏற்படும் நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, எந்தெந்த நேரத்திலே எந்தெந்த ரூட்டுகளிலே எந்தெந்த பஸ் போக வேண்டுமோ அந்த முறையிலே செய்ய வேண்டும்.

திரு. எஸ். கிவராமன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, சட்ட மன்றத்திலே காங்கிரஸ் கட்சி இரண்டாவது பிரதான எதிர்க்கட்சியாக இருக்கிறது. எங்கள் கட்சியில் 31 சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் இருக்கிறோம். ஆனால் காந்தி-காமராஜ் தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியில் 3 பேர்கள் இருந்தாலும், குடியரசுக் கட்சியில் ஒருவர் இருந்தாலும், அவர்கள் தினமும் இந்தச் சட்டமன்றத்திலே பேசுவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆனால் நாங்கள் இரண்டாவது பிரதான எதிர்க்கட்சியாக இருந்தாலும் பேசுவதற்குத் தினம் 10 நிமிஷங்கள்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. ஏன் கூடுதலாகக் கொடுக்கவில்லை என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உங்கள் கட்சித் தலைவரை இது பற்றி அலுவல் ஆய்வுக் குழுவில் சொல்லச் சொல்லுங்கள்.

(முற்பகல் 11-30)

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ரேஷனலைசேஷன் ஆப் டைமிங்ஸ் அண்டு ரூட்ஸ் என்பது மிக முக்கியமான தேவை. எந்தெந்த பேருந்து வழித் தடங்களில் அரசு பேருந்துகளை விட முடியாமல் இருக்கின்றதோ, அந்த வழித் தடங்களில் சிறு பஸ் ஆபரேட்டருக்கு உரிமம் கொடுத்து பஸ் விடுவதற்கு வசதி செய்து கொடுத்து அந்தப் பகுதி மக்களுடைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

[1982 மார்ச் 24]

அடுத்து, கட்டணம் ஃபேர் ஸ்டரக்சரைப் பொறுத்த வரையில் ரேஷனலைஸ் பண்ண வேண்டும். தற்போது கூட்டப் போவ தில்லை, ஆனால் கூட்டப்படும் நிலை இருக்கின்றது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. இன்றைக்கு மக்களுடைய பர்ச்சேஸ் பலருக்கு அதிகமாக இருக்கிறது என்பதைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு அந்தக் கட்டணத்தைக் கூட்டக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சென்னை, மதுரை, கோவை போன்ற பெரு நகரங் களிலே இரவுப் பேருந்துகளை ஒட்டவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நகரங்களில் பாப்புலேஷன் அதிகரித்துக் கொண்டு வருகிறது. அதன் காரணமாக சிட்டி சபர்ன் பகுதியிலே உள்ள மக்கள் இரவு நேரங்களில் ஆஸ்பத்திரிக்கு வருவதற்கு, டாக்சிகள் டிப்பண்டு பண்ணுவது அவ்வளவு சலபமான விஷயம் அல்ல. எனவே பம்பாயைப் போல இரவு நேரங்களில் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அட்வர்டைஸ்மெண்டு வழியாக அரசுக்கு வருவாய் வரக் கூடிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

இன்றைக்கு தனியார் ஓர்க் ஷாப்புகளுக்கு ஏஜன்சி விட்டு பாடி கட்டும் நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. நமக்கும் பாடி பில்லிங் ஓர்க் ஷாப் இருக்கின்றது. அதைப் பயன்படுத்தி நாமே பாடி பில்லிங் வேலையை எந்த அளவுக்கு செய்ய முடியுமோ அந்த அளவுக்கு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆம்னி பஸ்களை அனுமதிக்கக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு மேலே குட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கழகத்தில் சரக்குகளை பேருந்துகள் அதிகமாக விட்டு ஏற்றிச் செல்லும் நிலை இருக்குமானால் அதிகமான வருவாய் கிடைக்க வாய்ப்பு இருக்கும்.

அடுத்து, நஷ்டம் ஏற்படுகிற நேரத்தில் அதைச் சரிக் கட்ட வேண்டும். இது குறித்து ஒன்றிரண்டு சொல்ல விரும்புகிறேன். 19-ந் தேதி ஒரு நாள் வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டது. லட்சக் கணக்கான ரூபாய்களை செலவு செய்து அந்த வேலை நிறுத் தத்தை உடைக்க செலவிடப்பட்டது. அப்படிப்பட்ட செலவு களை எல்லாம் தவிர்க்க வேண்டும். பாதுகாப்புப் படை என்று ஒன்றை ஏற்படுத்தி அவர்களுக்கு ஃபிரியாக எங்கு வேண்டு மானாலும் போகலாம் என்று அனுமதிக்கப்பட்டது. இப்படிப் பட்ட நிலைமைகளை நாம் அனுமதிக்கக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பல பேருந்துகளில் வேலையே செய்யாமல் அட்டென்டன்ஸ் போடப்படுகின்றது என்ற தகவல் கிடைத்திருக் கிறது. இந்த நிலை போக்கப்பட வேண்டும். பின் அதிகமான

1982 மார்ச் 24]

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

புரமோஷன் கொடுத்து அதிகமான அளவில் செக்கிங் இன்ஸ் பெக்டர்களைப் போட்டு நஷ்டம் ஏற்படாதவாறு இலவசப் பயணத்தைத் தடுக்க பார்த்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பழி வாங்கல், இட மாற்றங்கள் தவிர்க்க வேண்டும்.

இன்றைக்கு விபத்துக்கள் அதிகமாக நடக்கின்றன. லாரிகளின் வேகத்தைக் கட்டுப் படுத்த வேண்டும். அது மட்டுமல்ல; அந்த லாரிகளில் ஓட்டுகின்ற டிரைவர்கள் பல மணிநேரம் சேர்ந்தாற்போல் ஓட்டுவதால் இப்படிப்பட்ட விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அரசு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருப்பதைப் போல 6 மணி நேரத்திற்கு மேல் ஒரு டிரைவர் ஓட்டக் கூடாது என்று சொல்ல வேண்டும். அதற்காக சட்டம் வேண்டுமானாலும் கொண்டு வர வேண்டும். இன்றைக்கு விபத்துக்களிலே இறந்தவர்களுக்கு ஆயிரம் ரூபாய்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. அந்த உதவித் தொகையை உயர்த்திக் கொடுக்க முடியுமா என்பதைப் பரிசீலிக்கக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மெயின்ட்னன்ஸ் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றது. ஏற்கனவே இருக்கின்ற தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கையே மிகவும் கம்மி. அதற்கும் மேலே அவர்களுக்கு அதிகமான வேலை கொடுக்கப்படுகின்றது. அதன் காரணமாக மெயின்ட்னன்ஸ் மோசமாக ஆகிறது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அதற்காக கேசுவல் லேபர் தொழிலாளர்கள் எண்ணிக்கை அதிகம். அவர்களை ஸ்திரப்படுத்தும் நிலை ஏற்படுத்த வேண்டும். அவர்களுக்கு ஆக்குபேஷனல் பேசிசிலே வேலையும் மற்ற எல்லா சலுகைகளும் அளிக்கப்பட வேண்டும். சர்வீஸ் கண்டிஷன் ஒரே மாதிரியாக வைக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்று சொல்லப் படுகின்றது. 'லாங்குவிட்டி பேசிசி'லே உள்ள ஸ்கீம்களிலே கூட ஒரே மாதிரியாக உள்ள ஊதியம் கொடுக்கப்படுகிறது கிடை யாது. அந்த வேலுஸ் இன்று பல டிரைவர்களுக்கும் கேசுவல் லேபரருக்கும் கொடுக்கப்படாத நிலை. அது மாற்றப்பட வேண்டும். இன்றைக்கு 21 ரூபாய் வாங்குகின்ற டிரைவர்களும் இருக்கிறார்கள். 10 ரூபாய்க்குக் குறைவாக வாங்கும் டிரைவர்களும் இருக்கிறார்கள். அதே போல 90 நாளைக்கு மேலே திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தொழிலாளர்களை வேலைக்கு வைக்காமல் இருக்கும் நிலை இருக்கின்றது. இப்போது தொழிலாளர்கள் நிறைய தேவைப்படுகிறார்கள். ஆனால் அங்கே ஏற்கனவே வேலை செய்து கொண்டிருந்தவர்களை நீக்கி விட்டு புதிய ஆட்களை வேலைக்கு வைக்கிறார்கள். அங்கே ஏற்கனவே இருந்தவர்களை தொடர்ந்து வேலை செய்ய அனுமதிக்கப்பட வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போன்று அவர்களைப் பொறுத்த வரையில் சட்ட ரீதியாக பல சலுகைகள் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது. அதைப் பொறுத்த அளவிலே, ஏற்கனவே போடப்பட்டிருந்த

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

[1982 மார்ச் 24]

ஜி.ஓ. 378-ஐ அமுல் படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மெடிகல் வசதிகளைப் பொறுத்த வரையில், அதிகமாக இந்த வசதிகளை செய்து கொடுக்கக்கூடிய முறையிலே ஒவ்வொரு கழகத்திற்கும், ஒவ்வொரு பெரிய ஆஸ்பத்திரியையும், எல்லா டெப்போக்களிலேயும், ஒவ்வொரு டிஸ்பென்சரி ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல் மெடிகல் சர்ட்டிபிகேட்டுக்கள், அதாவது மெடிகல் டிரீட்மென்டுக்கான சர்ட்டிபிகேட்டுகள் கொடுப்பதிலே பல பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. அதே போல் கேண்டின் வசதிகள் சென்ற வருடத்திலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே கொள்கைக் குறிப்பிலே சொன்னார்கள். இன்னும் பல இடங்களிலே கேண்டின் ஏற்படுத்தவே இல்லை. தந்தை பெரியார், கட்டபொம்மன் போன்ற பல பெரிய கழகங்களிலே 100, 200 தொழிலாளர்கள் வேலை செய்யக் கூடிய, பல பணிமனைகளிலே இந்த கேண்டின் வசதி இன்னும் செய்து தரப்படவில்லை. எனவே இந்த கேண்டின் வசதிகளை அமுல்படுத்த ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் கன்ஸ்யூமர் பிரைஸ் ஷாப் ஏற்படுத்த வேண்டும். விலைவாசியால் பாதிக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு இந்த மாதிரியான கன்ஸ்யூமர் பிரைஸ் ஷாப் ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல், தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுப்பதிலே சிரமம் இருக்கிறது என்று சொல்கின்ற நேரத்திலே, அதிகமான வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ஆகவே மத்திய அரசை இந்த விஷயத்தில் இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர் அவுசிங் ஸ்கீமை இம்பிளிமென்ட் செய்வதன் மூலமாகவோ அல்லது அவுசிங் டெவலப்மென்ட் போர்டு வழியாகவோ, தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். இன்னும் சில கழகங்களிலே கொடுக்கப்படுகிற எஜுகேஷன் கன்சஷன் எல்லாக் கழகங்களிலே இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுக்க வழி செய்ய வேண்டும்.

அதே போல், இன்றைக்கு மாணவர்களுக்கு கன்சஷன் குறித்த இடங்களிலே கொடுக்கப்படுகிறது. எல்லா மாவட்டங்களிலேயும் உள்ள மாணவர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று ஒரு கோரிக்கை இருக்கிறது. ஆகவே உடனடியாக எல்லா இடத்திலேயும் இதை அமுலாக்க முடியாவிட்டாலும் கூட, கோயம்புத்தூர், திருச்சி, மதுரை போன்ற இடங்களிலே ஒரு முதல் கட்ட நடவடிக்கையாக அமுலாக்க வேண்டுகிறேன். (மணி அடிக்கப்பட்டது) பல இடங்களிலே, 8 மணிக்கு மேல் 16 மணிகள வரையில் தொழிலாளர்களை வேலை வாங்கக் கூடிய ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அதைத் தவிர்க்க வேண்டும், இப்போது பைபர்கேஷன் ஆப் கார்ப்பரேஷன் என்று ஒன்று ஏற்பட்டு

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

இருக்கிறது. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் நான் ஒன்றைச் சொல்கிறேன். 382 பேருந்துகள் இருந்தன, ஆனால், இப்போது இந்தக் குமரி மாவட்டத்திலே, ஏற்படுத்தக் கூடிய கழகத்திற்கு 324 என்றுதான் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அது சரியல்ல. எனவே, 400 பஸ்கள் ஒதுக்கப்பட்டால்தான் அவர்கள் ஒரு வயபிள் கார்ப்பரேஷனாக மாறுவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போல், பொது மக்களைப் பொறுத்தவரையில், பஸ் நிலையத்திலே, ரிடையரிங் ரூம்ஸ் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். அவர்களுக்கு எந்தவிதமான வசதிகளும் இல்லாமல் இருக்கிறது. திருச்சி, மதுரை போன்ற நகரங்களிலே அப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கிறது. அதே போல், காசு கொடுத்தால்தான் லெட்ரினை உபயோகப்படுத்தக் கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. அது சரியல்ல. பொது மக்களுக்கு இலவசமாக உபயோகப்படுத்தக் கூடிய லெட்ரின்களை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு மேலே, காசு கொடுத்து லெட்ரின் போக தனியாக ஒன்று வைத்துக் கொள்ளலாம்.

அதே போல் பேருந்துகள் நிற்கக் கூடிய இடங்களிலே நல்ல உணவு வசதிகள் இல்லை. எனவே அந்த மாதிரி இடங்களிலே உணவு வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கி. கேசவ ஆதித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட இந்த மானியத்தின் மீது பேச வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்றைய தினம் இந்திய நாட்டிலே தமிழகத்திலேதான் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் செயல்பட்டு வருகிறது என்பதை மற்ற மாநிலங்களிலேயிருந்து வருகின்ற வாகனங்களைப் பார்த்தாலே தெரியும். அந்த வகையில் நாம் பெருமைப்படலாம்.

அடுத்தபடியாக, கடந்த காலங்களிலே, நமது அரசு நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த வாகனங்கள் இங்கிருந்து திருநெல்வேலிக்குப் போகும் வழியில் குறைந்தது, 10 வாகனங்களாவது பழுதடைந்த நிலைமையை நாம் பார்க்கலாம். ஆனால், இப்போது அப்படிப்பட்ட வாகனங்களைப் பார்க்க முடியாது. இப்படிக்காரணமின்றி நல்ல முறையிலே பழுதுபார்க்கப்பட்டு, கண்காணிக்கப்பட்டு வருகின்றது. சென்னையிலே இருந்து திருச்செந்தூருக்குச் சென்றாலும் இதே நிலைமைதான். இப்போது போக்குவரத்து வாகனங்கள் சரியான நேரங்களில் புறப்பட்டு, சரியான நேரங்களுக்குச் செல்கின்றன. அரசு வாகனங்களில், டயர் பழுது

[திரு. சி. கேசவ ஆதித்தன்] [1982 மார்ச் 24]

பட்டால், தனியார் வாகனங்களைப் போல் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அரசு வாகனங்களுக்குப் போட்டியாக டீரிஸ்ட் வண்டிகள் என்ற பெயரால் ஒட்டுகின்ற வண்டிகளைத் தடை செய்ய வேண்டும்.

(முற்பகல் 11-40)

எழும்பூர் இரயில் நிலையத்தில் மாலை நேரத்தில் சென்றால் அங்கே உள்ள ஏஜென்டுகள், நாம் வேறு எங்காவது சென்றாலும்கூட, மதுரைக்குப் போகிறீர்களா, தருச்சிக்குப் போகிறீர்களா, பழனிக்குப் போகிறீர்களா என்று நம்மை வழிமறித்து அழைக்கிறார்கள். அதேநேரத்தில் அங்கே போகிறவர்களுக்கும் இடையூறு ஏற்படுத்தி, இதர சாலைப் போக்குவரத்திற்கும் இடையூறு ஏற்படுத்தி, எழும்பூர் இரயில்வே நிலையம் முன்னால் டீரிஸ்ட் வண்டிகளை நிறுத்தி வைத்து அங்கு பாட்டுக்களை, 'கேசெட் ரிக்கார்டு' களைப் போட்டு சத்தம் எழுப்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரே சத்தமாக இருக்கிறது.

அதைப்போல திருநெல்வேலி நகராட்சி பஸ் ஸ்டாண்டிலும், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் ஸ்டாண்டிலும், அங்கிருந்து குறுகிய தூரம் செல்லுகின்ற பஸ்களிலும், குறிப்பாக நாராயணன் கம்பெனி பஸ்களில் டேப் ரிக்கார்டுகளைப் போட்டு பயணிகளைக் கவருகிறார்கள். அதனால் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழக வாகனங்களுக்கு வசூல் குறைந்து, பாதிக்கப்படுகிறது.

அடுத்தபடியாக சென்னையில் இருந்து செல்லுகின்ற திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் நாம் சென்றால் பார்க்கலாம். அந்த டிரைவர்கள் அவர்கள் இஷ்டப்படி வண்டிகளை காப்பி, டீ சாப்பிட நிறுத்தி விடுகிறார்கள். அதனால் பிரயாணிகளுக்கு அசௌகரியங்கள் ஏற்படுகின்றன. அவர்கள் இஷ்டப்பட்ட இடங்களில் எல்லாம், விழுப்புரத்தில், அருப்புக்கோட்டையில், தொழுதூரில் — இதுபோன்ற பல்வேறு இடங்களில் பேருந்துகளை நிறுத்திகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட இடங்களில் அவர்கள் நிறுத்தும்போது அங்கே சௌகரியமான ஓட்டல்கள் இல்லை. ஆகவே, அந்த இடங்களில் இரயில்வே நிலையங்களில் கேன்டீன் வசதி செய்து கொடுத்திருப்பதைப் போல நல்லமுறையில் கேன்டீன் வசதி செய்து கொடுக்க ஏற்பாடு செய்து கொடுத்து, அந்த இடத்திலே சற்று ஓய்வு எடுத்து செல்லக்கூடிய முறையில் ஏற்பாடு செய்து கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. கேசவ ஆதித்தன்]

முன்பெல்லாம் திருவள்ளுவர் பேருந்தில் இரவு 12 மணி வரையில் ஒரு டிரைவரும், 12 மணிக்குமேல் காலை 5 மணி வரையில் வேறு ஒரு டிரைவரும் என்று டிரைவர்களை மாற்றுவார்கள். இப்போது இரவு 12 மணிக்கு மேலேயும் ஒரே டிரைவர்தான் போகிறார். அதனால் சில விபத்துக்கள் ஏற்பட வர்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே, இரவு நேரத்தில் இரண்டு டிரைவர்களைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியாகிய திருச்செந்தூரில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு டிப்போ அமைக்க வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய இட வசதியை செய்துகொடுக்க நான் தயாராக இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் டவுன் பஸ் போக்குவரத்தை நல்லமுறையில் செய்திருந்தாலும், இந்த டவுன் பஸ்களில் குறைந்த கட்டணம் இருப்பதால் அங்கே இருக்கிற மக்கள் எல்லா கிராமங்களுக்கும் டவுன் பஸ் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். ஆகையால் திருச்செந்தூரை மைய இடமாகக் கொண்டு, அங்கிருந்து 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் இருக்கிற கிராமங்களுக்கு எல்லாம் டவுன் பஸ்விட ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதற்கு முன்னால் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக மாண்புமிகு திரு. பொன்னையன் அவர்கள் இருக்கும்போது உடன்குடியை மையமாக வைத்து டவுன் பஸ் விடப்படும் என்று வாக்குறுதி அளித்தார்கள். ஆனால் இன்றுவரையில் டவுன் பஸ் விடவில்லை. அதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஒரே ஒரு விஷயத்தைச் சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன். நாகர்கோவிலுள்ள ஜெனரல் மாணேஜர், கண்டக்டர்களிடமிருந்தும் டிரைவர்களிடமிருந்தும் அப்பாயின்ட்மெண்டுக்குப் பணம் வாங்குகிறார் என்று ஏராளமான புகார்கள் வருகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதைக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் முன்பெல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகத்தை சோம்பேறித்தனத்திற்கு ஒப்பிட்டுப் பேசிய காலமாக இருந்தது.

[திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்] [1982 மார்ச் 24]

ஒருவரைப் பார்த்து எங்கே போய் வருகிறாய் என்று கேட்பார்கள். பதில் சொல்வதற்கு முன்னாலே அவன் தாமதமாக வருவதைக் குறிக்கின்ற வகையில் ஸ்டேட் பஸ் மாதிரி வரர்தே என்று சொல்வது வழக்கம். ஆனால் இன்றைக்கு அந்த நிலைமை மாறி, ஒருவனுடைய வேகத்தைக் குறிக்கும் வகையில், அவன் பல்லவன் போல் போகிறான், சேரன் போல் போகிறான் என்று சொல்கின்ற அளவுக்கு இருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு இந்த அரசு போக்குவரத்தில் நல்ல வளர்ச்சியைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இதுவரை இல்லாத அளவுக்கு அவசியமான சாதனங்களை எல்லாம் வாங்கிக் கொடுத்து, ஆங்காங்கே டிப் போக்களையும் ஏற்படுத்திக் கொடுத்தது இந்த அரசுதான் என்பதை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. 1980 முதல் சம்பள விதித்ததைத் தொழிலாளர்களுக்குக் கூட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய சலவை அலவன்சை 6 ரூபாயிலிருந்து 8 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்போல திருமணக் கடனைப் பொறுத்தவரையில் அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய மகனாக இருந்தால் 1000 ரூபாயும், மகளாக இருந்தால் 1500 ரூபாயும் வழங்க ஏற்பாடு செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

அதைப்போல உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு 50 சதவீதம் கடனாகவும் 50 சதவீதம் மானியமாகவும் கொடுத்து, அவர்களுக்கு மூன்று சக்தர வண்டிகளை வாங்கிக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள்.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கூட அந்த வசதியைப் பெறவேயில்லை. தங்களுடைய துணைவியாரைத்தான் கூட்டிச் செல்ல முடியும். ஆனால் தொழிலாளர்கள் 5 பேர் கொண்ட தங்கள் குடும்பத்துடன் தமிழ் நாடு முழுவதும்—திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் தவிர—மற்ற பேருந்துக் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய முடியும். இப்படிப் பல வகைகளில் தொழிலாளர்களுக்குச் சலுகை கொடுத்து இருக்கும் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்தை மேற்கொண்டு இருக்கும் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் பணிவான வேண்டுகோள் ஒன்றை வைக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேசவ ஆதித்தன் அவர்கள் கூட பேருந்துகளில் டேப் ரிக்கார்டர்கள் சரிவர பணிசெய்யவில்லை என்று சொன்னார்கள். நான் வருகின்றபோது, விழுப்புரத்திற்குப் பக்கத்திலே ஒரு பாசஞ்சர் துடுமையாத இதற்காகக்

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்]

சண்டை போட்டார். அதிலே இருந்த டேப் ரிக்கார்ட்டர் பழுது அடைந்து இருந்தது. எவ்வளவோ சொல்லியும் அவர் ஒப்புக் கொள்ளவில்லை. பிறகு நானே எழுந்து, விழுப்புரத்தில் இருந்து ஏறத்தாழ தாம்பரம் வரையில் 10-15 பாடல்களை பாடிக்கொண்டு வந்து நிலைமையைச் சமாளிக்கும் நிலைமை எனக்கு ஏற்பட்டது.

அதுமட்டுமல்ல, பாடல்களில் பெரும்பாலும்— ‘வாடி என் கப்பக்கிழங்கே’ என்பது போன்று இருப்பதால், ஓட்டுனர்களின் கவனம் திருப்பப்பட்டு, அதன் காரணமாக சில சம்பவங்கள் ஏற்பட்டு விடுகின்றன. எனது பணிவான வேண்டுகோள் ஒன்றை இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அரசு என்னதான் விரைவாகத் திட்டங்களைத் தீட்டி நாட்டு மக்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும் என்று விரும்பினாலும், பாப்புலேஷன் கன்ட்ரோல் அவசியம் தேவைப்படுகிறது. குடும்பக் கட்டுப்பாடு அவசியம் தேவைப்படுகிறது. இந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு பிரச்சாரங்களை பஸ்ஸிலே எழுது வைத்து விட்டால் மட்டும் போதாது. அதைப் பாடல்கள் மூலமாக விளம்பரப்படுத்த வேண்டும்.

உதாரணமாக, ஒரு பாடல் டேப் ரிக்கார்ட்டரில் ஒலித்துக் கொண்டு இருக்கிறது என்று வைத்துக்கொள்வோம். நான் வரும் போதுகூட ஒரு பாடல்—பட்டுக்கோட்டை கவியாணசுந்தரம் அவர்கள் எழுதியது—பேருந்தில் இருந்த டேப்ரிகார்ட்டரில் பாடிக் கொண்டு இருந்தது. அந்தப் பாட்டில் இரண்டு அடிகள் கேட்ப தற்கு இனிமையாக இருந்தது. அதைப் பாடிக்காட்டுகிறேன்.

“ஆளும் வளரணும், அறிவும் வளரணும்—அதுதான் டா வளர்ச்சி, உன்னை ஆசையோடு சுன்றவளுக்கு அதுவே நீ தரும் மகிழ்ச்சி, நானும் ஒவ்வொரு கானம் தரும் பாடல் தரும் பயிற்சி உன் நரம்போடு தான் பின்னி வளரணும் தன்மான உணர்ச்சி”

அந்த வாக்கியம் முடிந்தவுடன் சொல்ல வேண்டும்—ஆமாம், ஆளும் வளரணும், அறிவும் வளரணும் அந்த வகையில் அளவான குடும்பத்தை நாம் காப்பாற்றித் தர வேண்டும், என்று போட வேண்டும். இப்படிப்பட்ட முறையில் அந்த டேப் ரிக்கார்ட்டரில் குடும்பக்கட்டுப்பாடு பற்றிய பாடல்களைப் போடலாம், விளம்பரங்களைச் செய்யலாம். அந்தப் பாடல் முடிந்தவுடன் கோபால் பல்பொடி போன்ற விளம்பரங்கள் ரேடியோவில் கொடுப்பது போல், இங்கே பேருந்துகளிலும்—இப்படிப்பட்ட விளம்பரம் கொடுக்கலாம். “ஆளும் வளரணும் அறிவும் வளரணும்” என்றால் நீங்கள் குடும்பத்தைப் பாதுகாப்பாக, கட்டுப்பாடாக வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் குடும்பக் கட்டுப்பாட்டை மறந்து விடாதீர்கள்” என்று சொல்லி, உடனே அந்தப் பாடலையும்—ஆளும் வளரணும் அறிவும் வளரணும்” என்று தொடர்ந்து போட வேண்டும். இப்படிப் பயன் உள்ள

[திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்] [1982 மார்ச் 24]

வகையில் அந்தக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு பிரச்சாரம் செய்யலாம். இன்னும் சொல்லப் போனால், தனியார் நிறுவனங்களின் விளம் பரங்களையும் அந்த டேப்ரிகார்டர் நாடாவில் பதிவு செய்து போடலாம். அதனால் வளம்பரம் கிடைக்கிறது. விவரம் மக்களுக்குச் சொல்லப்படுகிறது. அரசுக்கும் வருமானம் வருகிறது. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு) தலைவலி வராதது. மாண்புமிகு கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்களுக்கு வேண்டுமானால் தலைவலி வரலாம். தலைவலி வராத அளவிற்கு கவர்ச்சிகரமான அந்த விளம்பரங்கள் அமைய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒருவேளை 'ஏன் பிறந்தாய் மகனே, ஏன் பிறந்தாயோ' என்று போட்டால் தலைவலி வரக்கூடும். குழந்தைகளுக்கு அறிவுரை சொல்லுகின்ற வகையிலும், அளவான குடும்பம் தேவை என்கிற வகையிலும் அந்த விளம்பரங்கள் அமைக்கப்பட்டு, அந்த டேப்ரிக்கார்டரில் போடவேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, மதுவிலக்குச் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சாரங்களையும் இப்படிப்பட்ட விளம்பரங்கள் மூலம் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிராமப்புறங்களில் இருந்து வருகிற பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பெரும்பாலும் பஸ்களில் இடம் அளிப்பது இல்லை. அதனால் அவர்கள் நேரத்திற்கு பள்ளிகளுக்கு வந்து சேர முடிவது இல்லை. உதாரணமாக, பவானிசாகரில் இருந்து கோபிச் செட்டிபாளையம் வந்து படிக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், அந்த கிராமப்புற மாணவர்களுக்கு பஸ்ஸில் இடவசதி கிடைப்பது இல்லை. ஆகவே, எவ்வளவு கூட்டமாக இருந்தாலும், மாணவர்களுக்கு இடம் இல்லை என்று சொல்லும் நிலைமை இருக்கக் கூடாது என்கிற வகையில் அரசு உத்தரவிடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்படிப் பல்வேறு வகைகளில் வளர்ந்து வரும் பேருந்துக் கழகங்களில் பணிபுரிந்து வரும் தொழிலாளர்கள் நிலை குறித்தும் என்னுடைய வேண்டுகோளை இங்கே வைக்கிறேன். எந்த மனிதனும் தவறு செய்யாமல் இல்லை. தவறு செய்வது சகஜம். ஓட்டுனர்கள், நடத்துனர்கள் சில சமயங்களில் தவறு செய்து விட்டால், அவர்களை சஸ்பென்ட் செய்து விடுகிறார்கள். அதன் காரணமாக 2 வருஷம், 3 வருஷம் என்று ஆனாலும் அவர்களைப் பணிக்கு மறுபடியும் சேர்ப்பது இல்லை. ஆகவே, 6 மாதம் ஆகிவிட்டால் அவர்களை மறுபடியும் பணியில் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற முறையில் விதிகள் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒரு பயணி டிக்கெட் வாங்காமல் இருந்து விட்டால், அதைக் கண்டு பிடிக்கின்ற நேரத்தில், அந்தப் பயணியிடமிருந்து கூடுதலாக இரண்டு ரூபாய் பெற்றுக் கொண்டு அந்தப்

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்]

பயணியை விட்டு விடுகிறார்கள். அவனுடைய பைல் அதோடு க்ளோஸ். ஆனால், கூட்ட நெருக்கடியில் அவன் உள்ளே நுழைந்து, திரும்பி வருவதற்குள் ஸ்டேஜ் வந்து விடுகிறது. அந்த நேரத்தில் செக்கிங் வந்து விட்டால், நடத்துனரின் கவனக் குறைவு என்று சொல்லி அவனை வீட்டிற்கு அனுப்பும் நிலைமை இருக்கிறது. அவன் இதனால் 1 வருஷம் இரண்டு வருஷம் என்று சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்ட நிலைமையிலேயே இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதன் காரணமாக அவன் குடும்பம் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறது.

(முற்பகல் 11-50)

அவர்களுக்கு ஒரு விடுதலை அளிக்கும் பொருட்டு, 6 மாத காலத்திற்குள் விசாரணைகளை முடித்து மீண்டும் அவர்களைப் பணியில் அமர்த்த வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது). ஒரு நிமிஷம் கொடுங்கள். ஐயா. கடைசியாக என்னுடைய தொகுதிக்கு வருவதற்கு முன்பு, எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் சார்பாக நான் ஒன்றைக் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனை விட்டு இறங்கியவுடனே, டாக்கி பிடிக்கும்போது, இன்னும் அந்த டிரைவர்கள் பழையபடியே அதையேதான் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். நாங்கள் சட்டமன்ற விடுதிக்குப் போகவேண்டும் என்று கேட்டால், நான் வேறொரு இடத்திற்குப் போகிறேன், அந்த வழியாக வருவதானால் வாருங்கள் என்று சொல்கிறார்களே தவிர நாம் கூப்பிட்ட இடத்திற்கு வருவது கிடையாது. எவ்வளவுதான் அவர்களுக்குக் கட்டணவிகிதத்தை உயர்த்திக் கொடுத்தாலும், மீட்டருக்கு மேல் 1.20 பைசா என்று வைத்து வாங்காமல் அவர்கள் இருப்பதும் இல்லை. அதேபோல திரும்பிப் போகும்போது 10 மணிக்கு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ரெயிலைப் பிடிக்க வேண்டும் என்றால், அல்லது ஹாஸ்டலுக்குப்போக வேண்டும் என்றால் அந்த நேரத்திலேதான் தகராறு செய்கிறார்கள். ஆயிரம் விளக்கு போகலாம் என்று சொல்கிறார்கள். நாம் ரெயிலைப் பிடிக்கப் போகவேண்டும் என்று சொன்னால், ரெயில்வே ஸ்டேசன் இருக்குமிடத்திற்குதான் போக வேண்டும். ரெயில்வே ஸ்டேஷனை வேறு இடத்திற்கு மாற்றிக்கொள்ள முடியாது. ஆகவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சம்பந்தப்பட்ட தொழிற்சங்கத் தலைவர்களோடு கலந்து பேசி, இது குறித்து ஒரு முடிவுக்குக் கொண்டு வரவேண்டுமாய் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இல்லையென்றால் எதற்கெடுத்தாலும் ஸ்டிரைக் செய்கிறார்கள். 4, 5 நாட்களுக்கு பஸ், டாக்கி போன்றவை ஓடாமல் இருக்கிறது. ஆகவே இதற்கென்று ஒரு கமிட்டி போட்டு ஆய்வு செய்து, இந்தச் சூழ்நிலையை மாற்ற வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே அனைத்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் சார்பாகவும் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்] [1982 மார்ச் 24]

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியிலே வண்டிப்பாளையம், மடிப்பாளூர் பகுதியிலேயிருந்து வண்டிகளை விடுவதற்கான சில கோரிக்கைகளை வைத்திருந்தேன். சிலநேரங்களில் பேருந்துகளை விடுவதற்காக, தலைமைப் பொறியாளர் வந்து, அந்த இடத்தைப் பார்க்கிறபோது, அந்த இடத்திலே சாலை சரியாக இல்லை என்றால், அதைச் சரிப்படுத்தித் தாருங்கள் நாங்கள் வண்டிகளை விடுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அந்தப் பணிகள் குறித்து அவர்கள் சம்பந்தப்பட்ட பேரூராட்சி ஆணையாளருக்குக்கூட மூலம் தெரிவித்தால், அந்த சாலை சீரமைப்புப் பணி இன்னும் துரிதமாகச் செயல்படவசதி செய்ததாக அமையும். அப்படிப் பார்க்கிறபோது இன்றைக்கு பட்டி தொட்டிகளிலெல்லாம், ஏறத்தாழ 3 ஆண்டுகளுக்குள் 7 ஆயிரம் பஸ்களை விட்டு மக்களுக்கு நன்மைகள் பல செய்திருக்கிற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை இந்த நேரத்திலே நாம் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். (மணியடிக்கப்பெற்றது) இன்னும் ஒரு நிமிஷம் ஐயா,.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் பாட்டுப் பாட ஆரம்பித்தால், பிறகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும் போது பாட்டுப்பாடித்தான் சொல்லவேண்டி வரும்.

திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன் : நிச்சயமாக அமைச்சர் பாடுவார் என்று கருதுகிறேன். காரணம் என்னுடைய தொகுதியிலே ஒரு முறை வருகிறபோது,.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அமைச்சர் பாடிய பாட்டையே பேருந்துகளில் போடுகிற ஒரு தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்து, அமைச்சரைப் பாடச் சொல்லி, முடித்துக் கொள்ளுங்களேன். (சிரிப்பு).

திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாடுவதை விட கதாகாலட்சேபம் செய்யலாம். ஒரு முறை என்னுடைய தொகுதிக்கு அவர் வருகிறபோது, மக்களுடைய கஷ்டத்தை நேரிடையாகப் பார்க்க வேண்டும் என்பதற்காக, அமைச்சர் அவர்கள் என் தொகுதியில் அவரே பஸ்டிரைவராக உட்கார்ந்து ஓட்டிக்கொண்டு வந்தார். நான் டிக்கெட் கொடுத்தேன், கலெக்டர் பயணியாக அமர்ந்து, அந்தச் சீட்டை வாங்கிய நிகழ்ச்சியை என்னால் இன்னும் மறக்கமுடியவில்லை. காரணம் அவர் அந்தத் தொழிலாளர்களோடு இருந்து பழக்கப்பெற்றவர். ஆக எப்படித் தெருவிலே பாடிக் கொண்டிருந்த ஒருவன் சட்டமன்றத்திற்கு வரும்போது அந்தக் கீழ் மட்டத்தில் இருப்பவர்களுடைய பொருளாதார கஷ்டத்தை உணர்ந்து பேசுகிறாரோ, அந்த அளவுக்குத் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருந்த காரணத்தினாலேதான், அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய கஷ்டங்களை உணர்ந்து, இன்றைக்கு அவர்களுடைய மத்தியிலே மிகச்

1982 மார்ச் 24] [திரு. ஜி. கே. சுப்பிரமணியன்]

சிறப்பான வளர்ச்சியை ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கடைசியாக ஆங்காங்கே அவர்களுக்கு அசையாச் சொத்துக்களை ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருப்பதைப் போலவே, குடியிருப்பு காலனிகளையும் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்த மானியத்திலே பேசுவதற்கு வரம்பினை தந்த மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில முக்கியமான கருத்துக்களைச் கூற முன் வருகிறேன். 1981 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31 ஆம் தேதி வரை தமிழகத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்துகள் 12,871 என்றும், அரசுப் பேருந்துகள் அதிலே 7,807 என்றும், 61 சதவீதம் பேருந்துகள் அரசின் மூலமாக இயக்கப்படுகிறது என்றும், இந்தக் குறிப்புகளில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

ஆனால் இப்படி நாம் இயக்கியும் கூட, நம்முடைய தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அனைத்துக் கார்ப்பரேஷன்களும் சேர்ந்து லாபம் சட்டமுடியாத நிலையில் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருப்பதாக அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 4, 5 நாட்களுக்கு முன்பு ஒரு கேள்வி ஒன்றுக்கு விடையளிக்கும் போது கூட அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மாணவர்களுக்கு பஸ் கொடுப்பதன் விளைவாக 4 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக நஷ்டம் என்று சொல்கிறபோது, அதில் சில முக்கியமான பிரச்சனைகள் அடங்கியிருக்கின்றன. 1972 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் ஒரு டயருடைய விலை 1,128 ரூபாய் 23 காசு. ஆனால் 1981 ஆம் ஆண்டு டயருடைய விலை ரூ. 6,500 ரூபாய். இதிலே மொத்தம் 9 மனோபொலீஸ்.

மனோபலி கம்பெனிகள் டையர் தயாரிக்கின்றன. அவர்கள் டையர் விலையினை உயர்த்துவதைத் தவிர்ப்பதற்காக தமிழக அரசு ஒரு டையர் தொழிற்சாலையை உருவாக்க வேண்டும். 4 கோடி மக்கள் வாழ்கின்ற இந்த நாட்டில், தமிழகத்திலே ரப்பர் கிடைக்கக்கூடிய கன்னியாகுமரி போன்ற மாவட்டப் பகுதிகளில் டையர், ட்யூப் தொழிற்சாலைகளை உருவாக்குவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமே தவிர ஏகபோக மல்டிநேஷனல் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனங்கள் தான் டையர் தயாரிக்கின்ற கம்பெனிகளாக இருக்கின்றனர். அந்தக் கம்பெனிகள் அவர்கள் வைத்ததுதான் விலை என்று சொல்கின்ற முறையிலே விலை நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். அவர்களிடம்தான் நீங்களும் வாங்குகிறீர்கள். அதைத் தவிர கக்கூடிய முறையிலே நமது அரசே அப்படிப்பட்ட ஒரு டையர் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலையை உருவாக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. மு. அம்பிபாபதி]

[1982 மார்ச் 24]

அடுத்து பென்ஸ் சேனிஸ் தயாரிப்பது ஜெர்மன் கம்பெனி. லேலன்ட் சேனிஸ் தயாரிப்பது பிரிட்டன் கம்பெனி. இந்தக் கம்பெனிகள் 1975-லே சேனிஸ் விலை 90 ஆயிரம் ரூபாய் என்று வைத்திருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு அந்த சேனிஸ் விலை 2,03,000 ரூபாய். 1980 ஜூன் மாதத்திலே 1,40,000 ரூபாய். 1981 நவம்பரில் 1,90,000 ரூபாய். 1982 மார்ச்சிலே 2,03,000 ரூபாய். ஆகவே அவர்கள் நினைத்தபடி இந்த விலைகளை உயர்த்தக் கொண்டு போகிறார்கள். மேலும் நமக்குத் தமிழகத்திற்கு 12 ஆயிரம் பேருந்துகள் இன்னும் தேவைப்படும். மொத்தமாக அரசுத்துறை, தனியார் துறை ஆகியவற்றுக்கெல்லாம் சேர்த்து 15 ஆயிரத்திற்கும் மேலே தேவைப்படும். மேலும் மக்களின் தேவைக்கேற்ப 20,000 ஆகவும் மாறலாம். எனவே அரசாங்கமே சேனிஸ் தயாரிக்கக் கூடிய ஒரு தொழிற்சாலையை தமிழக அரசின் சார்பிலே உடனடியாக உருவாக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏகபோக முதலாளித்துவத்தை உடைக்கின்ற முறையிலே இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று மத்திய அரசையும் நாம் வலியுறுத்தி அதற்கான நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்று தமிழகத்தில் எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு மார்க்ஸிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் உறுப்பினர் திரு. ஹேமசந்திரன் அவர்கள் சொன்னது போல் பேருந்துகள் செல்வது என்பதைப் பொறுத்த வரையிலே அவற்றைச் சீர்திருத்த வேண்டும். சில இடங்களில் மக்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். ஆனால் பேருந்துகள் தட்டுப் பாடாக இருக்கின்றன. சில இடங்களில் தேவை இல்லாமல் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. உதாரணமாக மதுரையிலே ஓடிய பி. ஆர். சி. நகரப் பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. மதுரையிலே நெருக்கடி என்பது ஜாஸ்தி. சென்னை போன்ற நகரங்களில் நகரப் பேருந்துகளில் மக்கள் தொங்கிக் கொண்டு தான் போக வேண்டிய நிலைமை இருக்கின்றது. இதன் காரணமாக விபத்துக்களும் ஏற்படுகின்றன. எனவே தமிழகம் முழுவதிலும் உள்ள வழித்தடங்களில் எங்கெங்கு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டும், எங்கெங்கு குறைக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றி ஆராய்ந்து அரசாங்கம் அவற்றை முறைப்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்போது மீண்டும் அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் ஆட்சி ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால் பட்ஜெட் வந்து இருக்கின்ற நேரத்திலே ட்ரான்ஸ்போர்ட் பற்றிய கமிட்டி இதுவரை அமைக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆலோசனைகளை வழங்குகின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொண்ட குழுக்கள் இதுவரை அமைக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. அதனை விரைவிலே அமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24]

[திரு.மு. அம்பிகாபதி]

அடுத்து குறிப்பாக இன்றைக்கு தமிழகத்திலே எண்ணெய் விலை, சேஸிஸ் விலை, டையர், ட்யூப் விலை போன்றவற்றின் விலைகள் ஏறினால் அது மக்களின் தலையிலே தான் வைக்கப் படுகின்றது. அப்படி மக்களிடத்திலே தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வசூலித்து சேஸிஸ் கம்பெனி, ட்யூப் கம்பெனி, டையர் கம்பெனி, டீசல் கம்பெனி போன்றவற்றிற்குக் கொடுக்கிறார்கள். டீசல் விலை இன்றைக்கு மத்திய அரசுக்குக் கிடைப்பதைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு லிட்டர் 60 காசுதான் அடக்கம் என்பது எனக்குத் தெரிந்த வரையில். பெட்ரோல் 90 காசுதான் அடக்கம். ஆனால் மத்திய அரசு அதன் மீது கணிசமான வரியினை விதித்து மக்களை ஒரு பக்கத்திலே அவர்கள் சுரண்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தச் சுரண்டலுக்கு நீங்கள் பணிந்து போகிறீர்கள். எதிர்ப்பு கொடுக்காமல். நம் முடைய தமிழக அரசின் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையிலே பல்வேறு வழித்தடங்களுக்கு பேருந்துகள் தேவைப்படுகின்றன. அவ்விதத் தொகுதியில் பல இடங்களுக்கு பேருந்துகள் தேவை என்று அந்தப் பகுதி மக்கள் கூறுகிறார்கள். அது போல் திருத்துறைப்பூண்டி பகுதிக்குத் தேவை, இளையாங்குடியிலிருந்து சென்னைக்குத் துரித வண்டி வேண்டும் என்று கூறுகிறார்கள். பல்வேறிடங்களில் நகரப் பேருந்துகள் வேண்டும் என்று கூறுகிறார்கள். ஆனால் தமிழக அரசு அவற்றை மறுபடியும் பரிசீலித்து, ரோட்டைப் பார்த்து, ஆர். டி. ஓவைப் பார்த்து, கலெக்டரைப் பார்த்து இப்படி எல்லாம் பார்த்து பரிசீலித்து முடிப்பதற்குள் 2 வருடங்கள் 2½ வருடங்கள் பரிசீலிக்கும் போதே போய்விடுகின்றன.

(நண்பகல் 12-00.)

ஆகையால் தனியார் அங்கே பேருந்துகள் விடுவதற்கான 3, 4 வழித் தடங்கள் இருக்குமானால், அவைகளுக்கு உடனடியாக டெம்பரரி பர்மிட் கொடுத்து, பேருந்துகள் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்துவிட்டு, நீங்கள் எப்போது விடுகிறீர்களோ, அப்போது அதை ரத்து செய்கின்ற முறையிலே நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, பல கார்ப்பரேஷன்களை பிரித்து, மேலும் பல கார்ப்பரேஷன்களை அதிகரிக்கின்ற தகவல் இதிலே இருக்கிறது. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிடப்பட்டு, குடியாத்தத்திலே பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் நின்றதால், அதற்கு அவர் பெயரை வைக்க வேண்டும் என்றும், தருச்சியிலே அழகிரி பெயரை வைக்கலாம் என்ற கோரிக்கை எல்லாம் இங்கே வந்தது. ஆனால், எங்களைப் பொறுத்த வரையில், கார்ப்பரேஷன்களைப் பிரிக்கக் கூடாது என்பதுதான் நிலை. ஆந்திராவிலே ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன், ஏ. பி. ஆர். டி. சி. என்ற ஒரே கார்ப்பரேஷன் இருக்கிறது : அதை ரீஜன் வாரியாகப் பிரித்து, பிராஞ்சு மாதிரி

வைத்து அவர்கள் அதை நடத்துகிறார்கள். இப்படிச் செய்வதால், பல கழகங்களாகப் பிரிப்பதால், நிர்வாகச் செலவு அதிகமாகிறது. அதிலே எம். டி., ஜி.எம்., பி.எம்., ஏ.எம்., என்று பதவிகள் வரிசையாக வருகிறது. ஆகவே, இந்தக் கார்ப்பரேஷன்களை பொறுத்தமட்டில் ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழே, ரயில்வேயில் இருக்கிற மாதிரி, சதர்ன் ரயில்வே, நார்த் ஈஸ்டர்ன் ரயில்வே என்று இருப்பது போல், ஒரே நிர்வாகத்தின் கீழ் இருப்பதற்கு தமிழகத்திலே நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும் அதிலும், குறிப்பாக, கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனுக்கு சொந்தமான கட்டிடம் இல்லை: அதிலே இருக்கின்ற எம். டி., நிரந்தரமாக இல்லை. இதுரை 7, 8 எம். டி.க்கள் வந்து சென்றிருக்கிறார்கள். அதிலே ஒரு நிரந்தரமான எம். டி.-ஐ வையுங்கள். அப்போது தான் அதிலே லாபத்தை ஈட்ட முடியும். அந்த முறையிலே இந்த கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனை சீரமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதிலே எனக்கு ஒரு விளக்கம் தேவைப்படுகிறது. ஆங்கிலக் குறிப்பேட்டில், 15 ஆம் பக்கத்திலே,

In Corporations like Cholan Roadways Corporation, Chran Transport Corporation and Anna Transport Corporation they can travel any number of times upto a total distance of 2,750 Kms. in a year போட்டிருக்கிறார்கள். இதிலே மொழி பெயர்ப்பு சரியாக இல்லாதது மாதிரி படுகிறது. “பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம் 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும், பயணம் செய்யலாம்” என்று இருக்கிறது. ஆனால், ஆங்கிலத்தில்

Upto a total distance of 2,750 Kms. they can travel any number of times.

என்றிருக்கிறது. எத்தனை தடவை வேண்டுமானாலும் 2,750 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரைப் போகலாம் என்று ஆங்கிலத்தில் இருக்கிறது. இந்த மொழிபெயர்ப்பைக் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும். அதைக் கவனிக்க வேண்டும்.

அடுத்து, ஜனவரி 19 ஆம் தேதியன்று வேலை நிறுத்தத்தில் கார்ப்பரேஷன் தொழிலாளர்களுக்கு, “நோ ஒர்க், நோ வேஜ்” என்று செட்டில்மென்ட் ஆகிவிட்டது. இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனிலே 1½ மாத காலமாக இந்த வித்தியாசம் வந்ததால், அவர்களுக்கு ஊதியம் பெறுவதில் சிக்கல் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. இதிலே எந்தவிதமான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருந்தாலும், அவைகளை ரத்து செய்து, அவர்களுக்கு கிடைக்கக் கூடிய ஊதியத்தை உடனடியாக கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24]

[திரு.மு.அம்பிகாபதி]

திருத்துறைப்பூண்டியிலே இருந்து, மன்னார்குடி— தட்டாங்கோயில், திருவண்டுதுறை, விக்கிரபாண்டியம், ஆலத்தூர், ஆலக்கம்பாடி, ஆலங்குடி பாலம், தலைஞாயிறு வரையில் பேருந்துகள் விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

அடுத்து, இந்த ஸ்டேட் பஸ் ஸ்டாண்டியிலே கட்டணம் கொண்டு சிறுநீர் கழிக்க வேண்டியிருக்கிற நிலை இருக்கிறது. அதை வெளிநாடுகளிலே இருந்து வருகின்றவர்கள், அதைப் பார்த்து அசிங்கப்படுகிறார்கள். பஸ் கட்டணத்திலே சேர்த்து மேலும் 10 பைசா வாங்குவதிலே பிரச்னை இல்லை. ஆனால், இதற்காக 10 பைசா கட்டணம் கட்ட வேண்டுமென்று சொன்னால், அந்த வெளிநாட்டிலே இருந்து வருக்கூடியவர்கள் தயாராக இந்தச் சில்லரையை வைத்திருக்க வேண்டும். அது அவர்களிடம் இருக்காது. சுதந்தரம் பெற்று 35 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னாலும், சிறுநீர் கழிக்க கட்டணமா? மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், பதிலளிக்கும் போது, வேறு எந்தச் சலுகையை அறிவிக்கா விட்டாலும், இந்த ஒரு சலுகையை யாவது அறிவிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொண்டு, இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களை முறைப்படுத்தி, சீரமைப்பதற்கு ஒரு குழு அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். கே. ராஜமாணிக்கம்: துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றைய போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்காக நன்றிகலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறுகிய காலமே பேசுவதற்குக் கிடைத்திருக்கின்றபடியால் என்னுடைய தொகுதியினுடைய கோரிக்கைகளை மட்டும் எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

முசிறியிலிருந்து ஆழருக்கு வேளகா நத்தம், நச்சம்பட்டி, தின்னர்கோணம். வீரமணிப்பட்டி, சின்னக் கொடுத்துரை, பெரிய கொடுபாளையம், ஏவுர் வழியாக ஒரு பேருந்தும் குணசீலம் வழியாக வாத்தலைக்கு ஒரு பேருந்தும் முசிறியிலிருந்து அறிஞர் அண்ணா அரசு கலைக்கல்லூரி, ஆணைப்பட்டி தரணியாம்பட்டி, வெள்ளூர், அய்யம்பாளையம், ஆழர், வழியாக ஒரு பேருந்தும் மண்ணச்ச நல்லூர் ஒன்றியத்திலே திருச்சியிலிருந்து ஏமலைக்கு ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து டோலகேட், நொச்சியம், மண்ணச்சநல்லூர், அய்யம்பாளையம், வலையூர் வழியாக எது மலைக்கு ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து புலிவலத்திற்கு டோல்கேட், சமயபுரம், மண்ணச்சநல்லூர் திருவெள்ளாறை வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து திருப்பஞ்சுலிக்கு டோல்கேட், மண்ணச்ச நல்லூர் திருப்பஞ்சிலி, வால்மணப்

[திரு எம். கே. ராஜமாணிக்கம்]

[1982 மார்ச் 24]

பாளையம் வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து தெற்கு சிறுப்பத்தாருக்கு திருவானைக்காவல் டோல்கேட் நொச்சியம் மண்ணச்ச நல்லூர். சி. அய்யம்பாளையம் வழியாக தெற்கு சிறுப்பத்தார் வரை ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து ஈச்சப்பட்டி வழியாக சமயபுரத்திற்கு திருவானைக்காவல் டோல்கேட், நொச்சியம், மண்ணச்சநல்லூர். கல்பாளையம் வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து சின்னமரெட்டி பாளையத்திற்கு திருவானைக்காவல், டோல்கேட், சமயபுரம், சிறுகனூர், திருப்பட்டுர் வழியாக ஒரு பேருந்தும் விடவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருச்சியிலிருந்து திருவள்ளூரைக்கு ஒரு பேருந்து விடப் படவேண்டும், ஏற்கனவே இந்த இடத்தில் ஒடிச் கொண்டிருந்த சி. அர். சி. நிறுத்தப்பட்டு உள்ளது. இதை மீண்டும் ஓடச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருச்சியிலிருந்து வலையூருக்கு மெயின்சாட் கேட், திருவானைக்காவல், டோல் கேட் பளுவர், சமயபுரம், தேவிமங்கலம் கன்னியாக்குடி, 94 கரியமாணிக்கம் வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து எதுமலைக்கு டோல்கேட் நொச்சியம் மண்ணச்சநல்லூர் சி. அய்யம்பாளையம், வலையூர், பாலையூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து புலிவலத்திற்கு டோல்கேட் சமயபுரம் மண்ணச்சநல்லூர் திருவள்ளூரை வழியாக ஒரு பேருந்தும் முசிறியிலிருந்து துறையூருக்கு புலிவலம் தின்னனூர், புத்த னாம்பட்டி கோட்டரத்தார் வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சி யிலிருந்து துறையூருக்கு திருவானைக்காவல், டோல்கேட், சிறு காம்புர் முவானூர், மண்பரை, கரட்டாம்பட்டி வழியாக ஒரு பேருந்தும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே அரசுடமையாக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு இதிலே ஒரு பேருந்து விடப்பட்டு நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது, அதை மீண்டும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

துறையூரிலிருந்து திருச்சிக்கு ரெட்டாம்பட்டி, சீரங்கனூர் இலுப்பையூர், சாத்தனூர், அபினிமங்கலம், புத்தனாம்பட்டி, ஓமாந்தூர், மண்ணச்சநல்லூர், நொச்சியம், டோல்கேட் திருவானைக்காவல் வழியாக ஒரு பேருந்தும், முசிறியிலிருந்து திருச்சிக்கு வேளகாந்தத்தம், டி. புத்தூர், பொன்னாங்கண்ணிப் பட்டி, நெய்வேலி, பூசாரிப்பட்டி, சோமங்கலம், சித்தாம்பூர் குருவம்பட்டி, சோளகநல்லூர், மண்ணச்சநல்லூர், டோல்கேட்

1982 மார்ச் 24] [திரு எம். கே. ராஜமாணிக்கம்]

வழியாக ஒரு பேருந்தும், முசிறியிலிருந்து துறையூருக்கு வேளகாநத்தம், டி. புத்தூர், தண்டலை, மூவானூர், தண்ணீர்ப்பந்தல், மண்பரை, கரட்டாம்பட்டி, மீனாட்சிபுரம், விழியனூர் கல்லடிப்பட்டி, உள்ளூர், ஆதனூர், பசலவாடி வழியாக ஒரு பேருந்தும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மண்ணச்சநல்லூரிலிருந்து துறையூருக்குத் திருவெள்ளாரைப் புலிவலம், பசலவாடி வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து காட்டுக்குளத்திற்கு திருவாணைக்காவல், டோல்கேட், நொச்சியம், மண்ணச்சநல்லூர், திராம்பாளையம், செங்கிலிப்பட்டி, தில்லாம்பட்டி, திருவெள்ளாரை, களவாய்ப்பட்டி, உடையாம்பட்டி வழியாக ஒரு பேருந்தும் திருச்சியிலிருந்து மணியாங்குறிச்சிக்குத் திருவாணைக்காவல், டோல்கேட், சமயபுரம், கொணலை, சிறுகனூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து சீதேவிமங்கலத்திற்கு திருவாணைக்காவல் டோல்கேட், சமயபுரம், கொணலை, சிறுகனூர், பாடனூர், வழியாக ஒரு பேருந்தும், திருச்சியிலிருந்து நக்கசேலத்திற்கு திருவாணைக்காவல், டோல்கேட், சமயபுரம், சிறுகனூர், எம். ஆர். பாளையம், சனமங்கலம், திருப்பட்டூர், பெரகம்பி, செட்டி குளம் வழியாக ஒரு பேருந்தும், மெயின்காட் கேட்டிலிருந்து புரத்தாருடிக்கு திருவாணைக்காவல், டோல்கேட், பனாவுர், சமயபுரம், ஒத்தக்கடை, இருங்கனூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும், இந்த வழியாக ஒரு பேருந்தும் ஏற்கெனவே ஓடிவந்தது, நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருக்கிறது, அது மீண்டும் ஓடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தத் தடத்திலே 3 பேருந்துகள் விட்டால்தான் நன்மை பயக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்—முசிறியிலிருந்து திருச்சிக்கு வேளகாநத்தம், டி. புத்தூர், தண்டலை, சுக்காம்பட்டி, பாலப்பட்டி, திருத்திய மலை, டி.மேட்டுப்பட்டி, குரிக்காரன் குளம், பெரமங்கலம், செல்லாயிபாளையம், மண்ணச்சநல்லூர், நொச்சியம், டோல்கேட் வழியாக ஒரு பேருந்தும் முசிறியிலிருந்து துறையூருக்கு வேளகாநத்தம், டி. புத்தூர், தண்டலை, சுக்காம்பட்டி, பாலப்பட்டி, திருத்திய மலை, டி. மேட்டுப்பட்டி, குரிக்காரன் குளம், பெரமங்கலம் புலிவலம், வழியாக ஒரு பேருந்தும் முசிறியிலிருந்து துறையூருக்கு. சீந்தம்பட்டி, ராக்கம்பட்டி, முத்தியநல்லூர், பள்ளி நத்தம் வழியாக ஒரு பேருந்தும், முசிறியிலிருந்து டோல்கேட்டிற்கு, வேளகாநத்தம், டி. புத்தூர், சுக்காம்பட்டி, திருத்தியமலை, நெய்வேலி, பூசாரிப்பட்டி, சித்தாம்பூர், குருவம்பட்டி, சோளகநல்லூர், சிறுகாம்பூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும் விட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு எம். கே. ராஜமாணிக்கம் [1982 மார்ச் 24]

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை விளக்கத்திலே மேலும் சிறிது சாலத்திற்கு அரசுத் துறையும், தனியார் துறையும் பேருந்துகளை விடுவதற்கான பகுதிகள் எவை எவையென்று வரையறுப்பது அவசியமாகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள் கிராமப் பகுதிகளிலே வழித் தடங்களை துவங்குவதற்கு கோரிக்கைகள் எத்தனைமுறை கொடுத்திருந்தாலும், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் சட்டமன்ற உறுப்பினர் என்ற முறையில் கூட அவர்கள் பதில் அளிப்பது கிடையாது. கிராம வழித்தடங்களைத் தனியார்களுக்கு கொடுத்து அதன் மூலமாக மக்களுடைய தேவையை முழுமையாக பூர்த்தி செய்கிற அளவிலே வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

திரு. இ. முத்துராமலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற இந்த மானியக் கோரிக்கை மீது காந்தி காமராஜ் தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்திலே பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் புதியதாக ஆரம்பிக்கப்படவிருக்கின்றன. அதிலே ஏதாவது ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு பெருந்தலைவர் காமராஜர் அவர்களின் பெயரைச்சூட்ட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரிக்கவேண்டுமென்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் வேண்டுகோளை ஏற்றுக் நெல்லை மாவட்டத்தில் அந்த கழகத்தை இரண்டு கழகங்களாகப் பிரித்திருப்பதற்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இருந்தபோதிலும் இதற்காக உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப் பட்டும் கூட நிர்வாகம் இன்னும் தனியாக இயங்கவில்லை. அதற்கு விரைவாக நடவடிக்கை எடுத்து தனியாக இயங்கச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நெல்லையிலே உள்ள பேருந்து நிலையம் ஒரு குறுகலான இடத்திலே இருக்கிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் வந்து போக கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே திருவள்ளூர் பேருந்துகள் வந்து செல்வதற்குத்தனியாக ஒரு பேருந்து நிலையம் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்ற கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24] [திரு.இ.முத்துராமலிங்கம்]

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் திசையன் விளையை மையமாக வைத்து ஒரு நகரப் பேருந்து விடவேண்டுமென்ற கோரிக்கை நீண்டகாலமாக இருந்து வருகிறது. மாண்புமிகு பொன்னையன் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்தபோது பேருந்து விடுவதற்கான நாள் குறிக்கப்பட்டும், ஆட்சி மாறியதால் அது விடப்படவில்லை. ஆகவே இந்தக்கோரிக்கையை ஏற்று திசையன்விளையை மையமாக வைத்து நகரப் பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல திசையன் விளையிலிருந்து கே.பி.என். டிரீஸ்ட் என்ற தனியார் கம்பெனி தினசரி இரண்டு பேருந்துகளை சென்னைக்கு விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதனை மாற்றி திருவள்ளூர் போக்குவரத்து கழகம் அங்கேயிருந்து சென்னைக்கு பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னையிலிருந்து நாசரேத்திற்கு ஒரு திருவள்ளூர் பேருந்து வந்து கொண்டிருக்கிறது. அதனை சாத்தான்குளம் வழியாக திசையன் விளையிலிருந்து புறப்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சேரன்மாதேவியிலிருந்து திசையன் விளைக்கு ஒரு பேருந்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாத்தான்குளம் பகுதியை பொறுத்த வரையில் அங்கே கன்னியாகுமரியிலிருந்து வள்ளியூர், சாத்தான்குளம், திசையன் விளை, நாசரேத், குறும்பூர் வழியாக ஒரு பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் ஏரலிருந்து நாசரேத்திற்கு ஒரு பேருந்து விட வேண்டும். ஆலங்குளம் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில், பாபநாசத்திலிருந்து சென்னைக்கு அம்பாசமுத்திரம், கீழப்பாலூர் சுரண்டை. சங்கரன்கோவில், ராஜபாளையம், மதுரை வழியாக ஒரு பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. இரா. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையிலே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏற்பட்ட சில மாற்றங்களைக் கூறி அமரலாம் என்று கருதுகிறேன். செங்கல்பட்டு மாவட்டம் தனியாகப் பிரிந்து, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் ஏறக்குறைய 527 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதை விரிவுபடுத்தும் சோழிகோடு 13 பிரிவுகளாக பிரிக்கும்பொழுது, செங்கல்பட்டு மாவட்டத்தை அதிலேயிருந்து எடுத்துவிட்டு, பட்டுக் கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்தோடு இணைத்து வட ஆற்காடு மாவட்டம், செங்கல்பட்டு மாவட்டத்தினுடைய வடக்கு பகுதியை அதனோடு இணைத்து இருக்கிறார்கள்.

[திரு. இரா. சண்முகம்]

[1982 மார்ச் 24]

அதே போல், தந்தைப் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தை, விழுப்புரத்தை மையமாகக் கொண்டு செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தினுடைய தெற்குப் பகுதியை அதனுடன் இணைத்து செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் பி.டி.சி. என்றிருக்கிற, சென்னையில் தலைமை நிலையத்தைக் கொண்டு இயங்கிக் கொண்டிருப்பதை எடுத்து விட்டிருப்பதைத் தயவுசுரந்து மறுமுறையும் பரிசீலனை செய்து, செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திற்கு, அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரிட்டு, அந்தக் கழகத்தினை மீண்டும் துவங்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தென்னாற்காடு, வடாற்காடு மாவட்டங்களில் மொத்தம் 477 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருப்பதை விரிவுபடுத்தும் நோக்கத்தோடு இரண்டாகப் பிரித்து, வட ஆற்காடு மாவட்டத்திற்கு ஒன்றும் தென்னாற்காடு மாவட்டத்திற்கு ஒன்றும் என்று இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்படுத்தி, செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திற்குத் தனியாக இருந்த போக்குவரத்துக் கழகத்தை நாம் எடுத்து விட்டதை நீங்கள் தயவுசெய்து மறுமுறையும் பரிசீலித்து, செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திற்குத் தனியாகப் பேருந்து கழகம் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று இச்சமயத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தப் பேருந்துத் துறைக்கு நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, எல்லோராலும் பாராட்டப்படுகிற அளவிற்கு வெகு திறமையாகப் பல நகரப் பகுதிகளில் கூட கூடுதலாகப் பேருந்துகள் விடப்பட்டு நன்றாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. வேறு எந்தப் மாநிலத்திலும் இயங்காத அளவிற்குத் தமிழ்நாட்டில் பேருந்துகள் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதில் இருக்கிற சில குறைபாடுகளை நான் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பல இலட்சக்கணக்கிலே செலவு செய்து பேருந்துகள் விடும் போது அந்தப் பேருந்துகளை இரவு நேரங்களில் கழுவவதற்கு இரண்டு பேருந்துகளுக்கு ஒரு கிளினரை அங்கங்கே நிச்சயமாக ஏற்படுத்தவேண்டும். அந்தக் கிளினர் பதவிகளை ஏற்படுத்தி, ஒரு பேருந்தைக் கழுவவதற்கு குறைந்தது ரூ. 5-வது கொடுத்து, சுத்தமாகக் கழவி விட்டபிறகு அதை ஓட்டுனரும், நடத்துனரும், பார்வையிட்டபிறகு அவர்களுக்கு அந்தத் தொகையைக் கொடுப்பதற்கான வகையில் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் என்னுடைய பகுதிக்கு நீண்ட நாட்கோரிக்கை ஒன்றிருக்கிறது. பேரம்பாக்கம் டு சென்னை, மற்றும் திருவள்ளூரிலிருந்து பேரம்பாக்கம் வழியாக, சுங்குவார்ச் சத்திரத்திற்கு நகரப் பேருந்து ஆகியவை விடவேண்டும். அப்படி

1982 மார்ச் 24] [திரு. இரா. சண்முகம்]

விட்டால், அங்கே உயர்நிலைப்பள்ளி மாணவர்கள் குறிப்பிட்ட காலத்தில், பள்ளி செல்ல வாய்ப்பிருக்கும். திருவாலங்காட்டிலிருந்து திருவள்ளூர் செல்ல ஒரு நகரப் பேருந்தை விட வேண்டுமென்று இத்தருணத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக டெப்போ ஒன்று மதுராந்தகத்திலே ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று அமைச்சரைக் கேட்டு, வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி தெரிவித்து, அமர்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. க. பாரமசுலா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கோரிக்கை எண்கள் 3, 40, மற்றும் 53 ஆகியவற்றின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் கிஸ்டத்தை எடுத்துக்கொண்டால், அது நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்தானாலும் சரி, தனியார் துறை பேருந்தானாலும் சரி, மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும், நம்முடைய மாநிலத்தில் எவ்வளவு சிறப்பாக அமைந்திருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்வதில் நான் பெருமைப்படுகிறேன். அப்படி இருந்தும் இது தொடர்ந்து நடத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்று அறிக்கையிலே சொல்லியிருப்பதுதான் வருத்தமாக இருக்கிறது. இந்த நடத்தைத் தவிர்ப்பதற்குக் கொள்கை அறிக்கையிலே குறிப்பிடப்பட்டிருப்பதைப் போல அரசுத் துறைக்கும் தனியார் துறைக்கும் இடையிலே இருக்கிற விரும்பத்தகாத போட்டியைத் தவிர்க்க அரசு முனைப்பான நடவடிக்கையை எடுக்கவேண்டும். அப்படி எடுப்பதன் மூலமாக, எண்ணெய் போன்ற பொருள்களை மிச்சப்படுத்தி அதன்மூலமாக நடத்தைச் சுடு செய்ய வசதி இருக்கும்.

அதோடு, தனியார் துறையில் 5 பேருந்துகள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று நாம் அனுமதி கொடுத்துவிட்டு, அதை வைத்திருக்கின்றவர்கள் உரிமங்களைப் புதுப்பிக்கிறபொழுது அதைத் தடை செய்வதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட தடையிருந்தால் அதை விலக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

8 பேருந்துக் கழகங்களில், பி. ஆர். சி. — பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், 1170 பேருந்துகளைக் கொண்ட ஒரு பெரிய கழகமாக இருக்கிறது. அது சென்ற ஆண்டு மட்டும், 1981-82-லே, ஏறக்குறைய 180 கிராமங்கள் பயனடையக்கூடிய, 10.27 இலட்சம் மக்கள் பயனடையக்கூடிய பஸ்களை ஓட்டியிருக்கிறது, விரிவுபடுத்தியிருக்கிறது. அந்தப் போக்குவரத்துக்கழகம், சென்ற நிதிநிலை அறிக்கையிலே, திருத்திய மதிப்பீட்டிலே, 1981-82-லே ரூ. 22 இலட்சம் இலாபம் ஈட்டியிருக்கிறது;

[திரு க. பாரமலை]

[1982 மார்ச் 24]

இந்த எட்டுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் இலாபத்தை ஈட்டியிருக்கின்ற ஒரே போக்குவரத்துக்கழகம் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம்தான் என்பதை நினைக்கின்றபொழுது நான் உண்மையிலேயே மகிழ்ச்சி அடைகின்றேன்.

அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய ஒரு பணிமனையை மாணமதுரையிலே துவக்குவது சம்பந்தமாகச் சென்ற ஆண்டிலே ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால் இன்னும் இது துவக்கப்படவில்லை. உடனடியாக அதைத் துவக்கவேண்டுமென்று நாம் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12.20).

இந்தக் கொள்கை அறிக்கையில் பத்திரிகை நிருபர்களுக்குச் சென்னையிலே சென்று வருவதற்கு இலவச அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அந்தச் சலுகையை மாநிலம் முழுவதற்கும் சென்று வர வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கேரளா, மேற்கு வங்காளம் போன்ற அரசுகள் கொடுத்திருக்கின்றன.

நாம் பல்வேறு சலுகைகளை சமூக நல வேலைகள் என்ற முறையிலே வழங்கியிருக்கிறோம். இந்த நாடு விடுதலை பெறுவதற்காகப் போராடிய தியாகிகளுக்கு, சுதந்திரம் பெற்ற ஆகஸ்ட் மாதத்திலேயாவது 15 தினங்களுக்குத் தமிழகத்திலுள்ள பல்வேறு புண்ணிய ஸ்தலங்களுக்குச் சென்று வருவதற்கு பஸ்களில் இலவச அனுமதி வழங்கி அவர்களுக்கும், அவர்களது குடும்பத்தினரும் சென்று வருவதற்கான இலவச அனுமதியை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புற்று நோய் உடையவர்கள், பார்வையிழந்தோர், உடல் ஊனமுற்றோர் ஆகியோர் இலவசமாகச் சென்று வருவதற்குப் பயண வசதி வழங்கப்படுகிறது. ஏற்கனவே, ஆர்மோனியம் நாதஸ்வரம் ஆகிய கருவிகளைக் கொண்டு செல்வதற்கு இலவசமாக அனுமதிக்கப்பட்டது. ஆனால் மீண்டும் இப்பொழுது கட்டணம் வாங்குவதாகச் சொல்கிறார்கள், ஆர்மோனியம், நாதஸ்வரம், கொட்டுமேளம், போன்ற கிராமிய இசைக் கருவிகளைக் கொண்டு செல்வதற்கு இலவச அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்தில் வழங்கப்படுவதைப் போல, மற்ற நகரங்களிலும், கிராமங்களிலும் பள்ளிகளைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்குப் பாஸ் வழங்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. க. பாரமலை]

3 வயது முதல் 12 வயது வரை உள்ளவர்களுக்கு நகரப் பேருந்துகளில் முழுக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. இப் பொழுது 30 கிலோ மீட்டர்கள் வரையில் நகரப் பேருந்துகளை விஸ்தரித்திருக்கிறோம். பெரும்பாலும் கிராமத்திலுள்ள மக்கள் பயனடையும் வகையில் அவர்களுக்கு அரைக் கட்டணச் சலுகையைக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கர்நாடகத்திலே ஆறு வயது வரையில் உள்ள குழந்தைகள் இலவசமாக அனுமதிக்கப்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படியிருந்தால் அந்தச் சலுகையையும் நாம் இங்கே கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஊழியர்கள் அரசு மருத்துவமனைகளில் உள் நோயாளிகளாக இருந்து இலவசமாக மருத்துவம் செய்து கொள்வதற்கு வழிவகை செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் தற்காலிகமாக—அப்ரென்டிசாக இருப்பவர்களுக்கு அந்தச் சலுகை இல்லை. அவர்களுக்கும் இந்த வசதிகளை விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பயணச்சீட்டுப் பரிசோதகர் வேலைக்கு வெளியாட்களை நேரடியாக நியமிக்கின்ற முறை புகுத்தப்பட்டிருப்பதால் ஏற்கெனவே நடத்துனர்களாகப் பணிபுரிகின்றவர்களுக்கு உத்தியோக உயர்வு பாதிக்கப்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆகவே, நடத்துனர்களிலிருந்து ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதம் இந்தப் பரிசோதகர் பதவிக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது.)

* திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களால் இந்த அவையிலே கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்ற போக்குவரத்து சம்பந்தமான மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இனி அறிவிப்பதற்கு எதுவும் இல்லை என்ற அளவிற்கு, ஏற்கெனவே தொழிலாளர்களுக்குப் பல சலுகைகளையும், வசதிகளையும் செய்தும், பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுக்குப் பல வசதிகளையும் கொடுத்திருக்கின்ற அமைச்சரவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இதுவரையில் போக்குவரத்து வசதியே இல்லாத சுமார் 16 இலட்சம் மக்கள் வாழுகின்ற ஏறத்தாழ 753 சிறிய கிராமங்களுக்கு இந்த ஆண்டு பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருப்பதை நான் மனமாரப் பாராட்டுகிறேன்.

[திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்]

[1982 மார்ச் 24]

கிராம மக்கள் காய்கறி, பால், உணவு தானியங்கள் ஆகியவற்றைச் சந்தைகளுக்கு விற்பனைக்கு 'எடுத்துச் செல்லத் தக்க அளவிலே சந்தைப் பேருந்துகளை அரசாங்கம் விட்டிருப்பது உண்மையிலேயே கிராம மக்கள் மீது இந்த அரசு கொண்டிருக்கின்ற அக்கறைக்கு எடுத்துக்காட்டாக விளங்குகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்து வழித்தடத் தொலைவினை 25 கிலோ மீட்டர் விருந்து 30 கிலோ மீட்டர் என்று உயர்த்தப்பட்டிருப்பதால் பல புதிய கிராமங்கள் பேருந்து வசதிகளைப் பெற்றிருக்கிறது.

இந்த அரசு பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்குப் பல வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறது. பயணம் செய்பவர்களுக்கு உதவியாக 1,300 நிழற் கொடைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மாநகராட்சிகள், சுற்றுலா இடங்களில் எல்லா வசதிகளையும் கொண்ட பேருந்து நிலையங்களை அமைத்துக் கொடுத்திருக்கிறது.

அதே போல ஐந்தாம் உலகத் தமிழ் மாநாடு நடைபெற்ற போதும், தமிழகத்திலே பெரிய பெரிய திருவிழாக்கள் நடைபெறுகிறபோதும், சிறப்புப் பேருந்துகளை விட்டு, பயணிகளுக்கு நல்ல வசதி ஏற்படுத்தித் தந்திருக்கின்ற இந்த அரசை பாராட்டக் கடமைப் பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேபோல இந்த போக்குவரத்துத் துறை பல சமூக நல நடவடிக்கைகளைச் சிறப்பாக செய்து தந்திருக்கின்றது. பார்வை அற்றவர்களுக்கு, புற்றுநோயால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு, பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு இந்தக் கழகப்போக்குவரத்துகளிலே இலவச பயணம் செய்வதற்கும், சலுகைக் கட்டணத்திலே பயணம் செய்யவும் வழிவகை செய்யப்பட்டிருக்கின்றது. அதற்காக இந்த அரசைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

ஊனமுற்றோர்க்கு இருக்கை வசதி, பள்ளி, மருத்துவமனைகளுக்குப் போவதற்கு இலவச அனுமதி வழங்கப்பெற்றிருப்பதும், ஊனமுற்றவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கும்போது, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தில் கேட்காமலேயே அவர்களை வேலையில் அமர்த்தும் முறையை இந்த அரசு ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. அதற்காக என்னுடைய பாராட்டைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் தங்களது மனைவி அல்லது கணவரோடு இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப் பட்டுள்ளது. அதை மாற்றி சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்கள் உதவியாளர்களில் ஒருவரோடு இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24] [திரு.ச.பா லகிருஷ்ணன்]

அதேபோல, இன்றைக்குப் பேருந்துகளிலே பல பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இன்றைக்கு வேகக் கட்டுப்பாடு சாதனங்கள் கழகப் பேருந்துகளிலே பொருத்தப் பட்டிருக்கின்றது. அதைத் தனியார் பேருந்துகளுக்கும் பொருந்தும் அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல பல திட்டங்களை இந்த அரசு செய்து அவர்களுக்கு வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கின்றது. 1980-லே இருந்து அவர்களுடைய ஊதியத்தை ரூ. 65 லிருந்து ரூ. 130 வரை உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கின்றது. அனைத்துத் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும், அக்விலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, கிராமப்படி, மருத்துவப்படி, விடுப்பு மருத்துவப் பயன்கள் முதலியவை அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் ஒரே மாதிரி அமைத்துக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதேபோல உடல் நலக் குறைவுக்கான விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 6 நாட்களிலே இருந்து 8 நாட்களாக அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அதேபோல பெண்களுக்கு அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப் பட்டிருக்கின்றது.

எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் பணிமனைகளில் உணவகம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அந்த உணவகங்களில் குறைந்த விலையில் சிற்றுண்டி வழங்கப்படுகின்றது. இரவு நேரங்களில் பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு இலவசமாக சிற்றுண்டியும் தேனீரும் வழங்கப்படுகின்றன. அதே போல பணியாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால், அவருடைய குடும்பத்தில் ஒருவருக்கு வேலை வரைய்ப்பு வழங்கப்படுகின்றது. இது போன்ற நல்ல பல திட்டங்களைத் தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசு ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருப்பதற்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கின்றேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்து நிருவாகத்திலே ஏனைய நாடுகளுக்கு ஆலோசனை வழங்கும் பொருட்டு வெளிநாட்டு ஆலோசனைப் பிரிவு ஒன்று அமைத்திருப்பதை பாராட்டுகிறேன். அதே போல அந்தமான் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஆலோசனைப் பணிகளை நல்குவதற்கான பொறுப்பு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. அந்தமான் நிக்கோபார் தீவுகளுக்குத் தேவையான பேருந்துகளுக்குக் சேசில் வாங்கி கூண்டுகள் கட்டுவதற்கான பொறுப்பு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒன்றை நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன், மற்ற மாநிலங்களினுடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய கட்டணத்தோடு

[திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்]

[1982 மார்ச் 24]

நமது கட்டணத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, நம்முடைய கட்டணம் மிகவும் குறைவாக இருக்கின்றது. மேலும் மற்ற மாநிலங்களில் உள்ள பேருந்துகளோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் நமது மாநில பேருந்துகள் மிகவும் தரமாகவும் சிறப்பாகவும் உள்ளன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஈரோடு நகரில், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்குப் பேருந்து நிலையம் மற்றும் பணிமனை இல்லை. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஈரோட்டுக்கு ஒரு பேருந்து நிலையமும், பணிமனையையும் அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பெரியார் மாவட்டத்தைத் தனியாகப் பிரித்து போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்திருப்பதை நான் வரவேற்று பாராட்டுகிற அதே நேரத்தில், பெரியார் மாவட்டத்திலே கழகப் புறநகர் போக்குவரத்துக்கள் மிகவும் குறைவாக இருக்கின்றன. எனவே புதிதாக அமைக்கப்படவிருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகம் லாபத்திலே இயங்கவேண்டுமானால் அந்தப் புறநகர் போக்குவரத்தை நடத்துகின்ற தனியார் போக்குவரத்தை நாட்டுடமை ஆக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-30)

* திரு. கே. தனுக்கோபுத்தேவர் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்ற இந்த மானியக்கோரிக்கையின்மீது எனக்குப் பேசுவாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றி கலந்த வணக்கத்தை நான் தெரிவித்துக்கொண்டு, குறுகிய நேரம் கொடுத்து இருக்கின்ற காரணத்தால், என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கின்றவற்றை மட்டும் சொல்லிவிட்டு அமரலாம் என்று நினைக்கிறேன். இங்கே சென்னையிலிருந்து என்னுடைய தொகுதிக்கு, கழுதி நகருக்கு ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ் ஒன்று நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை மீண்டும் நாம் செலுத்துவதற்கு அனுமதி வழங்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு, ஒரு கழகத்திற்கு தேசியத் தலைவர் திரு. முத்துராமலிங்கத் தேவர் பெயரைக் சூட்ட வேண்டுமென்று நான் பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன், அதே நேரத்தில் தனியார் நிறுவனம் ஒன்று அங்கே 200 பஸ்களுக்கு மேல் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிற ஜெய விலாஸ் என்ற நிறுவனம் நம்முடைய அரசு பஸ்களுக்கு இடையூறாக இருந்துகொண்டு, அங்கே அரசு பேருந்துகளை குறித்த நேரத்திற்கு எடுக்கமுடியாமல் ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த மாதிரி இடைஞ்சல்களைக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கின்ற தனியார் பஸ்களை ஓரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. கே. தனுக்கோடித்தேவர்]

அதேபோல், எங்கள் தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் 3 நகரங்கள், பெரிய நகரங்களாக இருக்கின்றன. அவைகள், கழுதி, முதுகுளத்தூர், அபிராமம் என்ற 3 நகரங்கள் இருக்கின்றன. அந்த நகரங்களைச் சுற்றி டவுன் பஸ் விடாத காரணத்தால், பொதுமக்கள் குறிப்பாக விவசாய மக்கள் மிகவும் அவதிப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன், எனவே, அங்கே டவுன் பஸ் விடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அங்கே நம்முடைய அரசு வாகனங்களுக்கு எதிராக தனியார் வாகனங்கள் அட்டகாசம் செய்துகொண்டு தடுக்க முடியாமல் நம்முடைய அரசு பஸ்களுக்குத் தொந்தரவு கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல், முதுகுளத்தூரில், பாண்டியன் பஸ் போக்குவரத்து டெப்போ ஒன்றை அமைக்க வேண்டுமென்று 3 ஆண்டு காலமாக ஏற்பாடு செய்து, இன்றைக்கு அந்த டெப்போ அமைப்பதற்கு எல்லா ஏற்பாடுகளையும் செய்திருப்பதாக நான் கேள்விப்படுகிறேன். உடனடியாக முதுகுளத்தூர் நகரிலே அந்த டெப்போவை அமைச்சர் அவர்கள் அமைக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தத் தனியார் பஸ்கள் செல்கின்ற எந்த இடத்தை எடுத்துக் கொண்டாலும், நம்முடைய அரசு பஸ்கள் ஓட்டுகின்ற இடங்களிலே எல்லாம் அவர்கள் வழித்தடங்களை எடுத்துக் கொண்டு, நம்முடைய பஸ் ஓடுகின்ற இடங்களிலே எல்லாம் டிக்கட் கலெக்ஷனை குறைத்து அவர்கள் வாரிக் கொண்டு போகிறார்கள். அதே நேரத்தில் ஓட்டுகின்ற பஸ்கள் கூட நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மீண்டும் அந்த வழித்தடங்களில் பஸ்கள் ஓட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அதே நேரத்தில் நம்முடைய பாண்டியன் பஸ் போக்குவரத்துக் கழகம் என்னுடைய தொகுதியில், 100 கிலோ மீட்டர் உள்ள வழித்தடங்களுக்கு இதுவரையில் பஸ் விடாத காரணத்தால் பஸ் விடமுடியாத சூழ்நிலை அங்கே இருக்கின்றது. சுமம்ந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடமே கேட்கின்றபோது எங்களிடத்தில் பஸ்கள் இல்லை, பஸ்கள் வந்தவுடன் அந்த வழித்தடங்களில் ஓட்டுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அந்த மாதிரி தகராறு இருக்கின்ற இடத்தில், அரசு பஸ்களை விடுவதற்கு, தனியார் பஸ்களுக்கும், கொஞ்சம் புதிய வழித்தடங்களை அந்தப் பகுதியில் கொடுத்து, மக்களுடைய குறைகளைப் போக்குவதற்கு, முன்வரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மீண்டும் தேசியத் திருமகன் தேவர் அவர்களுடைய பெயரால் நல்ல காரியம் செய்த இந்த அரசு, அவர்கள் பெயரால் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாக பிரிக்கின்ற காரணத்தால் அந்தப் பகுதியில் தேசிய திருமகன் பெயரால் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, விடைபெறுகிறேன், வணக்கம், நன்றி, ஜெய் ஹிந்த்.

* திரு. கோ. வில்வநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு எனக்கு நேரம் கொடுத்தமைக்கு நன்றி கூறி என்னுடைய உரையை ஆரம்பிப்பேன்.

[திரு. திரு. கோ. விஸ்வநாதன்] [1982 மார்ச் 24]

பிக்கிறேன். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் தொழிலிலே, அனுபவமும், திறமையும், இளமையும், இனிமையும், கொண்டவர். அவருடைய தலைமையில் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மென்மேலும் பெருகும் என்பதிலே எனக்குச் சந்தேகம் இல்லை. இந்தியாவிலே இருக்கின்ற மாநிலங்களிலே நம்முடைய மாநிலத்தில்தான் மிகக் குறைந்த கட்டணத்தில், போக்குவரத்திலே, மிகச் சிறப்பான வேலையை செய்துகொண்டிருக்கிறது நம்முடைய தமிழக போக்குவரத்துத் துறை. எனக்கு முன்னாலே பேசிய உறுப்பினர்கள், குறிப்பாக நம்முடைய பிரதான எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் தேசியமயக் கொள்கையை இந்த அரசு சரியாக செயல்படுத்தவில்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். நான் அவர்களுக்கு நினைவூட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 1976 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம், தி.மு.க. அரசு அகற்றப்பட்ட போது, பொதுத்துறை 50 சதவீதமாகவும், தனியார் துறை 50 சதவீதமாகவும் இருந்ததை இந்த அரசு மாற்றி அமைத்து, இப்போது 50 சதவீதம் இருந்த தனியார் துறையை 39 சதவீதமாகவும், 50 சதவீதமாக இருந்த பொதுத்துறையை 61 சதவீதமாகவும் மாற்றி அமைத்து இருப்பது, நம்முடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் செய்ததாகும் என்பதை அவர்கள் மறந்து விடக்கூடாது.

இங்கு சென்ற ஆண்டிலே மட்டும் 13 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்று பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்கள். அவர்கள் உணர்ந்துதான் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்று பார்த்தால், இன்றைக்கு மசல் விலை ஏறியிருக்கிறது; டயர் விலை ஏறியிருக்கிறது; ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை ஏறியிருக்கிறது; சேசிஸ் விலை இரண்டு இலட்சம் ரூபாயைத் தாண்டி விட்டது; பஸ் பாடி கட்டுவதிலே ஆண்டுக்காண்டு 10,000 ரூபாய் முதல் 20,000 ரூபாய்வரை உயர்த்துகொண்டே இருக்கிறது. இவை அத்தனைக்கும் காரணம் மத்திய அரசின் தவறான கொள்கைதான். அதன் காரணமாகத்தான் 13 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதனுடைய முழு பொறுப்பையும் மத்திய அரசுதான் ஏற்கவேண்டும். ஆனால் அவர்கள் செய்த முடிவு தமிழ்நாட்டைப் பாதித்திருக்கிறது.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்லமுறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளுக்குச் சிறந்த நிர்வாகிகள் கிடைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை அறிந்து பாராட்டுகிறேன். இதிலே ஒரே ஒரு சிக்கல் மட்டும் வந்திருக்கிறது. அழகான புதிய பஸ்களைக் கொடுக்கிறோம். ஆனால் ஏனோ, பராமரிப்பு சரியாக இல்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதற்கு முதல் காரணம் பழுதடைந்த ரோடுகள். அதைச் சரி செய்ய வேண்டுமென்றால் இந்த நேரத்தில் நான் கூறிக்கொள்ள

1982 மார்ச் 24] [திரு. கோ. விஸ்வநாதன்]

விரும்புவது, எந்த அமைச்சரிடத்திலே போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறதோ அதே அமைச்சரிடத்திலே நெடுஞ்சாலைத் துறையும் இருக்க வேண்டும். அதை அரசு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது பராமரிப்பிலே இருக்கிற குறை ஒன்றை மட்டும் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். எனக்கு முன்னால் பேசியவர்களும் அதைக் குறிப்பிட்டார்கள். பஸ் போய்க்கொண்டிருக்கும் போது ஸ்டாப் ஆனால் நடுவழியிலே பிரயாணிகளை இறக்கி விட்டு விடுகிறார்கள். இந்தக் குறையைப் போக்க அகற்கு ஒரு மாற்றுச் சக்கரம் கொடுக்க போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இங்கே வேகக்கட்டுப்பாடு கருவி (ஸ்பீட் கன்ட்ரோலர்) பொருத்துவது பற்றி சொன்னார்கள். இந்தத் தொழிலிலே நான் ஓரளவுக்கு அனுபவம் உள்ளவன் என்ற முறையில் சொல்கிறேன். அது தேவையில்லை. 5,000 ரூபாய் கொடுத்து, அந்தக் கருவியை பஸ்ஸிலே பொருத் வதினால் பயனில்லை; அதனால் இலாபம் இல்லை; ஆகவே அது தேவையில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு ஒரு பெரிய பிரச்சனை போக்குவரத்துத் துறையில் இருக்கிறது. அது டவுன் பஸ்ஸை பற்றியது. இந்த டவுன் பஸ் என்பது இப்போது மிஸ்நாமர் ஆகிவிட்டது. டவுன் பஸ் என்றால் முன்னாலே டவுனுக்குள் மட்டும் சென்று வருவதாக இருந்தது. பின்னாலே கிராமத்திலேயிருந்து டவுனுக்கு வந்து சேருகின்ற பஸ்களும் டவுன் பஸ்கள் என்று ஆனது. இப்போது ஓடுகின்ற டவுன் பஸ்ஸைப்பார்த்தால் இரண்டு நகரங்களையே இணைப்பதாக இருக்கிறது. 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு டவுன் பஸ் என்றால் இடையிலே இரண்டு நகரங்கள் வந்துவிடுகின்றன. அவ்வளவு நீண்ட தூரமாக இருக்கிறது. இதனால் புறநகர் பேருந்துகள் பாதிக்கப்படுகின்றன. ஏனென்றால் டவுன் பஸ்ஸில் கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது. அதன் காரணமாகப் புறநகர் பேருந்துகளில் பயணிகள் ஏறாமல் டவுன் பஸ்ஸையே எதிர்பார்க்கிறார்கள். அதன் விளைவாகப் பல இடங்களில் தனியார் துறையைச் சேர்ந்த பேருந்துகளாக இருந்தாலும் சரி, அரசுத் துறையைச் சேர்ந்த அல்லது பொதுத்துறையைச் சேர்ந்த பேருந்துகளாக இருந்தாலும் சரி, சில நேரங்களில் ஆளே இல்லாமல், பயணிகள் இல்லாமல் காலியாக ஓடக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது.

எங்களிடத்திலே வந்து எங்கள் ஊருக்கு பஸ்ஸே இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். அங்கே 3 பேருந்துகள் ஓடுகின்றன என்று சொன்னால் அந்த பஸ் எங்களுக்கு வேண்டாம்; அது மஃபசல் பஸ், கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது; டவுன் பஸ் வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். மஃபசல் ரூட்டில் ஒரு ரூபாய் கட்டணம் என்றால் டவுன் பஸ் ரூட்டில் 50 காசுதான் கட்டணம் என்ற

[திரு. கோ. விஸ்வநாதன்] [1982 மார்ச் 24]

அளவில் நாம் வைத்திருக்கிறோம். அதனால் புறநகர் பேருந்துகளில் பயணிகள் இல்லாமல், சரியாக ஓட்டமுடியாமல் கட்டணத்தைக் குறைத்து, ஓட்டுகிறார்கள். எனவே, இதிலே அரசு ஒரு சரியான முடிவு எடுக்க வேண்டும். இன்றைக்கு இருக்கிற கூட்டண வித்தியாசம் அதிகமாக இருப்பதால் இப்படிப்பட்ட ஒரு “அன்ஹெல்தி காம்படிஷன்” இருக்கிறது. இந்த வேறுபாட்டைக் குறைக்க அரசு வழிவகைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகம் 10 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் எப்படி இருந்ததோ அதே நிலையில்தான் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. நாம் ஆண்டுதோறும் புதிய வண்டிகளை நிறைய விட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்தில் ஸ்டாஃப் அதிகம் இல்லை. கிளார்க் இல்லை; டைபிஸ்ட் இல்லை டைப்ரயிட்டர் இல்லை; காகிதம் கூட அவர்களுக்குப் போதுமான அளவுக்கு இல்லை. அதனால் மாதக்கணக்கில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. இப்படிப்பட்ட குறைகளைப் போக்க, அந்த அலுவலகங்களுக்குத் தேவையான வசதிகளை செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, மோட்டார் வாகனச் சட்டங்களையும் விதிகளையும் தனியார் துறையும் பொதுத் துறையும் மதித்து நடக்க வேண்டும். பல இடங்களில் இந்த ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகத்திற்குத் தெரியாமலே பஸ்களை விடுகிறார்கள்; பஸ்களை நிறுத்திவிடுகிறார்கள்; நேரத்தை மாற்றி ஓட்டுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட செய்கைகள் நிறுத்தப்பட வேண்டும். ஆர்.டி.ஓ. - வுக்குத் தெரியாமல் எதுவும் செய்யக்கூடாது; சட்டங்களையும் விதிகளையும் மீறி எதையும் செய்யக்கூடாது. மீறினால் அரசு கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-40)

போட்டி இருக்கின்ற இடத்தில் தான் திறமை அதிகம் இருக்க முடியும். அதற்கு உதாரணம் சொல்லவேண்டுமானால், இந்தியன் ஏர்லைன்ஸ், ஏர் இந்தியா நிறுவனங்களைச் சொல்லலாம். போட்டி இல்லாத காரணத்தால், இந்தியன் ஏர்லைன்ஸில் பயணிகளைக் கவனிக்க மாட்டார்கள். ஏர் இந்தியா உலக நாடுகளில் உள்ள நிறுவனங்களோடு போட்டி போடவேண்டியிருப்பதால் அங்கே மிகத்திறமையான அளவிற்குப் பணியாற்றுகிறார்கள். ஆகவே, அந்த வகையில் போக்குவரத்துத் துறையில் கூட, தனியார் துறைக்கும், பொதுத் துறைக்கும் இடையேயும், அதைப்போலவே, ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், மற்றொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் இடையே போட்டி மனப்பான்மையோடு பணிகளைச் செய்வதற்கு ஊக்குவிக்கப்பட வேண்டும். அப்போதுதான் திறமை வளரும். அப்படிப்பட்ட ஒரு நல்ல போட்டிக்கு நடுவராக இருந்து நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பணியாற்றவேண்டும் என்று வேண்டி, விரும்பிக் கேட்டு, என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. அ. ரகுமான்கான்]

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மன்றத்தின் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வைத்து இருக்கும் சாலைப் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கை மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பஸ்களை தேசியமாக்கவேண்டும் என்பதுதான் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் கொள்கை. அந்தக் கொள்கையின் அடிப்படையில்தான் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆளும் கட்சியாக இருந்தபோது, டி.வி.எஸ், கம்பெனி, ஏ.பி.டி., சக்தி விலாஸ் ராமன் அன்ட் ராமன், ராம விலாஸ் போன்ற தனிநபர் பஸ் நிறுவனங்களை எல்லாம் அன்றைய தினம் அரசுடமையாக்கியது. அது மட்டுமல்லாமல், 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கியது. ஆனால், இன்றைக்கு ஆளும் பொறுப்பிலே இருக்கக்கூடிய அதில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக சர்க்காருக்கு பஸ் தேசியமயக் கொள்கையில் என்ன கருத்து இருக்கிறது என்று கேட்டால், இந்தப் பாலிசி நோட்டீஸ் மிகத் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். “நாட்டுடைமையாக்குவது தொடர்பாக நமது அணுகு முறை மிகத் தெளிவானதாகும்” என்ன தெளிவானது என்று கேட்டால், அடுத்த வரிகளில் அதைக் குறிப்பிடுகிறார். பஸ்கள் தனியார் துறையிலும் இருக்க வேண்டும் என்று குறிப்பிட்டு விட்டு, அதுதான் பயணிகளுக்கு மேலும் வசதியாக இருக்கும் என்றும் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஆக, நான் சொல்ல விரும்புவது, பயணிகளின் வசதிக்காகத் தனியாபுடத்தில் பஸ்கள் இருக்கவேண்டும் பல நாட்டுகளில் பஸ்கள் அனுமதிக்கவேண்டும் என்று சொல்வது, உங்களுடைய வசதிக்காகத்தான், மேரட்டார் மன்னர்களிடமிருந்து கொள்ளை அடிப் பதற்காகத்தான். **எனவேதான், பஸ் தேசியமாக்குவது என்ற அண்ணாவின் கொள்கைக்கு மாறாக, நீங்கள் இன்றைய தினம் பஸ் பர்மிட்டுகளை வழங்கிக்கொண்டு இருக்கிறீர்கள் என்று குற்றம்சாட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசுகின்ற நேரத்தில் சொன்ன **அந்த வார்த்தைகளை அவைக் குறிப்பில் இருந்து நீக்கிவிடுவது நல்லது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அந்த வார்த்தைகளை அவைக் குறிப்பில் இருந்து நீக்கிவிட வேண்டும் என்று உத்தரவிடுகிறேன்.

****மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் அணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.**

[1982 மார்ச் 24]

திரு. அ. ரகுமான்கான் : ஆக, அண்ணாவின் பஸ் தேசிய மயக்கொள்கை இங்கே மறுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அண்ணாவின் பஸ் தேசிய மயக்கொள்கையை நீங்கள் குழிதோண்டிப் புதைத்து இருக்கிறீர்கள். அண்ணா வழி என்று சொல்லிவிட்டு, அண்ணா விற்கு நாமம் போடும் காரியத்தைச் செய்வதற்கு நீங்கள் இறங்கி இருக்கிறீர்கள் என்று நான் குற்றம் சாட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, இன்றையதினம் ஆம்னி பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. அந்த முதலாளிகள் இதன்மூலம் கொள்ளை அடித்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். சில காலத்திற்கு முன்பு பல போலீஸ் அதிகாரிகள் ஆம்னி பஸ் முதலாளிகளிடத்தில் லஞ்சம் வாங்கினார்கள் என்று வழக்குப் போட்டார்கள். பலரை சஸ்பெண்டு செய்தீர்கள், அந்த அதிகாரிகள் மறுபடியும் பணியில் அமர்த்தப்பட்டுவிட்டார்களா? அந்த வழக்குகள் என்ன ஆயிற்று? இந்த விவரங்களை நான் இந்த நேரத்தில் கேட்க விரும்புகிறேன். அந்த அதிகாரிகள் பதவியில் மீண்டும் அமர்த்தப்பட்டு இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், அதில் என்ன நியாயம். என்ன முறை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு அந்த ஆம்னி பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவதற்கு இந்தச் சர்க்கார் ஏன் தயங்குகிறது? அங்கேயிருந்து கப்பங்கள் வாங்குவதற்கு ஏதேனும் முயற்சிகள் நடைபெறுகிறதா என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

நான் ஒரு கடுமையான குற்றச்சாட்டு சொல்ல விரும்புகிறேன். லாரிகளுக்கு நேஷனல் பெர்மிட் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதிலே மிகப் பெரிய ஊழல் நடைபெற்று இருக்கிறது என்பதை நான் ஆதாரத்தோடு சொல்ல விரும்புகிறேன். மொத்தம் 2,609 பேர்கள் விண்ணப்பம் செய்திருக்கிறார்கள். லாரி நேஷனல் பெர்மிட்டுக்காக, அதிலே 75 ரூபாய் கட்டணம் கட்டவேண்டும். அப்படி கட்டிய 400 பேர்களுக்கு அந்த நேஷனல் பெர்மிட் லைசன்ஸ் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தகுதியின் அடிப்படையில் தான் அந்த பெர்மிட்டுகள் தரப்படவேண்டும். ஆனால் எந்தத் தகுதியின் பேரில் விதிகளுக்குப் புறம்பாக நீங்கள் யார் யாருக்கெல்லாம் கொடுத்திருக்கிறீர்கள் தெரியுமா? அந்த புறத்திலே அமர்ந்திருக்க கூடிய சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஒருவருடைய மனைவியின் பெயருக்கு நீங்கள் இந்த பெர்மிட்டை கொடுத்திருக்கிறீர்கள். தகுதிகளுக்கு மாறாக, விதிகளுக்குப் புறம்பாக கொடுத்திருக்கிறீர்கள். அவர் டிரைவர் அல்ல, டிரைவிங் எக்ஸ்பீரியன்ஸ் உள்ளவர் அல்ல. மெக்கானிக்கும் அல்ல, ஆனாலும் லாரி பெர்மிட்டை கொடுத்திருக்கிறீர்கள். அந்தப் பெயரைக் கூட என்னால் சொல்ல முடியும். ஆனால் அப்ளிகேஷன் நெம்பரைச் சொல்கிறேன், அது 1863, பெயர் கேட்டாலும் சொல்லத் தயார், கெஸ்ட்டிலே வெளிவந்திருக்கிறது.

1982 மார்ச் 24]

[திரு. அ. ரகுமான்கான்]

அது மட்டும் அல்ல, இன்னொரு லாரி பெர்மிட்டையும் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். யாருக்கு என்றால் எங்களுடைய கட்சி யிலே இருந்த ஒருவருக்குத் தான். அவர் ஒரு வக்கீல். கோர்ட்டுக்கு போகக்கூட முடியாத நிலையில் கம்பை ஊன்றிக் கொண்டு போகிறார். அவரும் டிரைவர் அல்ல, மெக்கானிக்கும் அல்ல, உங்களுடைய கட்சிக்கு வந்துவிட்டார் என்ற ஒரே காரணத்திற்காக இந்த பெர்மிட்டை கொடுத்திருக்கிறீர்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்? அவருடைய அப்ளிகேஷன் நெம்பர் 1870. நான் வெளியிலே இன்னொன்றையும் கேள்விப்படுகிறேன். இந்த லாரி பெர்மிட்டுகளுக்குத் தலைக்கு 10,000 ரூபாய் வசூலிக்கப் பட்டிருக்கிறது என்று. ஆகவே இதிலே மிகப் பெரிய ஊழல் நடைபெற்று இருக்கிறது என்ற கடுமையான குற்றச்சாட்டை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்த லாரி பெர்மிட்டுகள் திருச்செந்தூருக்கு 82 கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கருருக்கு 25 கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நாமக்கல்லுக்கு 81 கொடுக்கப் பட்டிருக்கின்றன. இது குறித்து நீதிவசாரணை தேவை. தலைக்கு 10,000 ரூபாய்க்கும் மேலாக வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இது குறித்து இவ்வளவு தெளிவோடு சொல்வதற்குக் காரணம் இது சம்பந்தமான வழக்குகளில் நானே ஆஜராகியுள்ளேன். ஆகவே நீதி விசாரணை வைத்தால் இந்த ஊழலைப் படம் பிடித்து காட்ட நான் தயராக இருக்கிறேன், பொறுப்பு ஏற்றுக் கொள்கிறேன் என்று தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து(Speed controlling device 'Dynacon') என்பதைப் பொறுத்து சில வார்த்தைகள் கூறவிரும்புகிறேன். வேகக் கட்டுப்பாடு கருவி என்ற அந்தக் கருவியை நம்முடைய வண்டிகளிலேயெல்லாம் பொருத்தப்பட்டிருக்கிறது. வேகத்தை கட்டுப்படுத்துவதற்காக, ஆனால் அது வேகத்தை கட்டுப்படுத்துகிற கருவியாக இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. ஆனால் இதைப்பற்றி வெளிநாட்டிலே பேசுகிறபோது சொல்கிறீர்கள். இந்தக் கருவி எங்களுக்குச் சரியாகப் பயன்படவில்லை. எடுக்கப்போகிறோம் என்று. அதற்குப் பதிலாக புதியதாக வேறு ஒரு கருவியைக் கொண்டு வரப் போகிறோம் என்றும் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். நான் கேட்கவிரும்புகிறேன், இன்றைக்கு அந்தக் கருவி வேக கட்டுப்பாடு. செய்யும் வேலையைச் செய்யவில்லை பயன் இல்லாமல் போய்விட்டது என்று சொல்கிறீர்களே, ('Dynacon') என்னும் இந்தக் கருவியை (Dynacon Cab company, Bombay) என்ற நிறுவனத்திடமிருந்து பம்பாயிலிருந்து தானே வாங்கியிருக்கிறீர்கள், இதற்கு டென்டர் போட்டீர்களா? கால் ஃபார் செய்தீர்களா? இல்லையே. இந்த ஸ்பிட் லிமிட் கருவி 1,000 ரூபாயிலிருந்து 1200 ரூபாய் வரைதான் வெளியிலே விலை விற்கும்போது, 5,000 ரூபாய் வரையில் கொடுத்து வாங்கியிருக்கிறீர்கள். ஆகவே நான் பகிரங்கமாகவே குற்றம் சுமத்துகிறேன், பகிரங்கமாகவே கேட்கிறேன். அந்தக் கம்பெனியிடமிருந்து எவ்வளவு வாங்கி

[திரு. அ. ரகுமான்கான்]

[1982 மார்ச் 24]

னீர்கள்? இவ்வளவு ரூபாய் கொடுத்து வாங்கியும் அது பயன்படவில்லை என்றால் அதற்கு என்ன காரணம்? இன்றைக்கு 13 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நஷ்டத்தில் ஓடுவதாகச் சொல்கிறீர்களே, அதற்கு யார் காரணம்? இப்படிப்பட்ட ஊழல்கள் அல்லவா காரணம்?

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்—தலைமை)

நான் இன்னொரு பிரச்சனையைக் குறித்தும் தெளிவுப்படுத்த விரும்புகிறேன். மிக முக்கியமான ஒரு செய்தியை உங்களுக்கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். தமிழ்நாடு இன்டஸ்ட்ரியில் இன்வெஸ்ட்மென்ட் கார்ப்பொரேஷன் தொழில் துவங்குவதற்குப் பணம் தருகிற நிதி வழங்குகிற நிறுவனம், அதைப் பயன்படுத்தி இந்தச் சர்க்காரிலே சில புள்ளிகள் கொள்ளை அடிக்க சதிக் திட்டம் தீட்டியிருக்கிறார்கள். அசோக் லேலேன்ட்டிடம் இருந்து சேசுல்களை விற்றுக் கொடுக்கும் ஏஜென்ட்டாக செயல்படுவதற்காக ஆதாரங்கள் வேண்டுமானால் போதுமான ஆதாரங்கள் என்னிடத்திலே இருக்கின்றன. நேற்றுதான் கடைசி நாள் எதற்கு என்று கேட்டால் அந்தக் கார்ப்பொரேஷனிலே, இந்த லாரி சேசுல்களை டீலர்ஸ் வாங்குவதற்கான கடைசி நாள். இதற்காக 9 கோடி ரூபாய் கடனைப் பெறுவதற்காக, இந்த அரசு அந்தக் கார்ப்பொரேஷனுக்கு கொடுத்திருக்கிறது. நேற்றுதான் கடைசி நாள் அந்த 450 சேசுல்களை வாங்குவதற்கு. ஆகவே சர்க்கார் 9 கோடி ரூபாயை இந்த சேசுல்கள் வாங்குவதற்காக அந்தக் கார்ப்பொரேஷனுக்குக் கொடுத்து, அந்த சேசுல்களை டிஸ்போஸ் பண்ணுவதற்கான ஒரு முறையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். நான் பகிரங்கமாகவே குற்றம் சுமத்த விரும்புகிறேன், ஒவ்வொரு சேசுலுக்கும் 5,000 ரூபாய் வீதம் வசூல் பண்ணப்பட்டிருப்பதாக, தகவல் எனக்கு தரப்பட்டிருக்கிறது. நான் கேட்க விரும்புகிறேன், இது ஊழல் இல்லையா?

(பிற்பகல் 12-50.)

அது மட்டுமல்ல, நான் இன்னொன்றையும் இங்கே உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். பார்லிமெண்டிலே மத்திய சர்க்காருடைய அமைச்சர் திரு. வீரேந்திர பட்டில் அவர்கள் தமிழக அரசினுடைய பூம்புகார் கார்ப்பொரேஷன்-சப்பல் சம்பந்தமா? சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். உங்களுடைய பிரதிநிதியான திரு. மோகனரங்கம் அவர்களும் அங்கே இருக்கிறார்கள். ஆகவே நீங்கள் சொல்லவேண்டிய சருத்தினை அவர் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார். இங்கே ஒரு சபை நடந்து கொண்டிருக்கின்றது. ஆனால் மேற்கு ஜெர்மனி நிறுவனத்திலே இருந்து 3 கப்பல்கள் வாங்குவதற்கு ஒப்பந்தம் நடைபெற்று இருக்கின்றது. ஆனால் அதே நேரத்தில் இந்த ஒப்பந்தத்தின்படி கப்பல் வாங்கப்படுமா? வாங்குகின்ற எண்ணத்தில் தமிழக சர்க்கார் இருக்கின்றதா? இல்லையா? இங்கே ஒரு அமைச்சர், அவருக்கு ஒரு சம்பளம்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. அ. ரகுமான்கான்]

அவருக்கு ஒரு நிர்வாகம். இங்கே ஒரு சபை நாம் எல்லாம் அதன் உறுப்பினர்கள். ஆனால் அது பற்றி அமைச்சர் இங்கே கருத்து தெரிவிக்கவில்லை. இங்கே ஒரு நோட் கொடுத்திருக்கிறார்கள் அதிலே நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து பற்றிய சாதனைகளைப் பற்றி எல்லாம் ஆரவாரத்தோடு குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இதைப் பற்றி மட்டும் ஏன் சொல்லவில்லை மாண்புமிகு உறுப்பினர் துரைமுருகன் அவர்களும் கூட கேட்டார்கள், பட்ஜெட்டிலும் குறிப்பிடவில்லை. ஆளுநர் உரையிலும் குறிப்பிடவில்லை என்று, ஆகவே இது ஏன் மர்மமாக இருந்துகொண்டிருக்கின்றது என்பதை விளக்க வேண்டும்.

இன்னும் சொல்லப்போனால் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு முத்துசாமி அவர்கள் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தினுடைய ஆழத்தையும், கப்பலின் எடையையும், சரக்கினுடைய எடையையும், திரெளகனின் எடையையும் அவற்றின் எண்ணிக்கையையும் சொல்லி இங்கே இருக்கக்கூடிய எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டியின் படி இந்த மூன்று கப்பல்கள் முறையான விலைக்கு அதுவும் 100 கோடி ரூபாய்க்கு, ஒவ்வொன்றும், 33-3 கோடி ரூபாய்க்கு நாங்கள் வாங்கி இருக்கிறோம். இதிலே தவறு எதுவும் இல்லை என்றொல்லாம் இங்கே விளக்கம் கொடுத்தார்கள். ஆனால் உங்களுடைய விளக்கத்தை எல்லாம் வீரேந்திர பட்டில் கிண்டல் செய்கிறார். எங்கே இருக்கின்றது அந்த எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி யார்யார் அதனுடைய உறுப்பினர்கள்? என்ன அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறார்கள் அவர்கள்? அந்த அறிக்கையை அனுப்பினார்களா? அதற்கு என்ன பதில் சொல்லி இருக்கிறார்கள்? இன்னும் சொல்லப் போனால் வீரேந்திர பட்டில் தெளிவாகச் சொல்லி இருக்கிறார் பார்லிமெண்டிலே. நீங்கள் என்ன தரம் என்று சொல்கிறீர்களோ அதே தரமுள்ள ஜெர்மனி நிறுவனக் கப்பல் பற்றி வீரேந்திர பட்டில் அவர்கள் இதற்கான அமைச்சர் என்பதால் நாடாளுமன்றத் விவாதத்திலே கலந்துகொண்டு கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவர் சொல்கிறபோது குறிப்பிடுகிறார்—நாம் ஒன்றை மறந்துவிடக்கூடாது, இங்கே விவாதமே அதனுடைய தரம் வேறு, இதனுடைய தரம் வேறு என்பதுதான், அதிலேதான் ஒளிந்து கொண்டிருக்கிறீர்கள், ஆகவே அவர்கள் சொல்கிறார்கள் நீங்கள் சொல்கின்ற தரமான கப்பலைப் பற்றித்தான் எங்களுடைய ஷிப்பிங் வளர்ச்சிக் கழகம் கோடிட்டுக் காட்டி இருக்கின்றது. அதுபற்றி எங்களுடைய எக்ஸ்பர்ட்கள் தெளிவாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள்.

பிரிட்டிஷ் நிறுவனத்தின் கப்பலின் விலை 24 கோடி ரூபாய். யுகோஸ்லாவியா கப்பலின் விலை 23.40 கோடி ரூபாய். பல் கேரியா கப்பலின் விலை 22 கோடி ரூபாய். இது நான் சொல்கின்ற பட்டியல் அல்ல. வீரேந்திர பட்டில் அவர்கள் சொல்லக் கூடிய பட்டியல். உங்களுடைய விசேஷ பிரதிநிதியாக அங்கே

[திரு. அ. ரகுமான்கான்]

[1982 மார்ச் 24]

இருக்கின்ற மோகனரங்கம் அங்கே பேசுகிற போது சொல்லி இருக்கிறார், ஜெர்மனி கப்பல் தரம் உயர்ந்தது என்று சொல்லி இருக்கிறார். ஆனால் அதை வீரேந்திர பட்டில் ஒப்புக் கொண்டதாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே நான் கேட்க விரும்புகிறேன், உங்களுடைய எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி மெம்பர்கள் யார்யார்? இந்த ஒப்பந்தத்தைப் பற்றி நீங்கள் ஏன் குறிப்பிடவில்லை? இங்கே ஏன் அதற்கான வதாதத்திற்கு ஏற்பாடு செய்யவில்லை? நீங்கள் அமைச்சருக்கு எழுதிய கடிதம் என்ன? கப்பல் வளர்ச்சிக் கழகத்திற்கு எழுதிய கடிதம் என்ன? அதற்கு அவர்கள் கொடுத்த பதல் என்ன? இது குறித்து மக்கள் பிரதிநிதிகளாகிய எங்கள் முன்னாலே, இந்த சபை முடிவதற்கு முன்னாலே ஒரு விவாதத் தற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். சீசரின் மனைவி சந்தேகத் திற்கு அப்பாற்பட்டவளாக இருக்க வேண்டும். இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம் பாலடிகா கப்பல் பேரத்திலே ஊழலுக்குப் பலவகையான வாய்ப்புகள் இருந்ததும் அதை நூங்கள் சுட்டிக் காட்டிய போது அப்போதைய பிரதம மந்திரியாக இருந்த சரண்சிங் அவர்கள் நிதபதி அளிக்க ஒத்துக்கொள்ளவில்லை, ஆகவே முடியவில்லை என்று கொன்னர்கள். அதுபற்றிய விளக்கங்கள் என்ன? எதுவுமே இதிலே குறிப்பிடப்படவில்லை. நான் இன்னொன்றும் கூட இங்கே கேட்க விரும்புகிறேன்.

பஸ் கட்டணங்கள் உயர்ந்திருக்கின்றன. பெண் கண்டக்டர்கள் 8 பேர் போடப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் ட்ரெயினிகளாகத்தான் இருக்கிறார்கள். தாய்க்குலம், தாய்க்குலம் என்று பேசுகிறீர்களே, தாய்மார்களுக்கு இடம் கொடுக்கக் கூடாதா? அடிமைப் பெண்கள் எல்லாம் புதுமைப் பெண்களைப் பற்றிப் பேசுகின்ற காலம் இது. எனவே அவர்களுக்கு ஏன் அதற்கான வாய்ப்பு ஏற்படுத்தவில்லை!

அடுத்து கள்ள டிக்கட் பஸ்களிலே வழங்கப்படுகின்றது. அது சென்னை மாநகரில் இருக்கின்றதா? சந்தேகமாக இருக்கின்றது. எங்கெல்லாம் இருக்கின்றதோ என்று சந்தேகமாக இருக்கின்றது. ஆனால் ஒரே ஒரு வழக்கு போட்டிருக்கிறார்கள். இதற்குப் பின்னாலே ஒரு பயங்கரமான சக்தி இருந்து, அதற்கு ஆளுகின்ற பகுதியிலிருந்து கூட ஆதரவு இருக்கிறதோ என்ற ஒரு அச்சம் கூட ஏற்படுகின்றது.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் தலைமை)

அதுமட்டுமல்ல, உங்கள் ஆட்சியில் ஒரு வேடிக்கை. விமானங்கள் தான் கடத்தப்படும். ஆனால் பஸ்கள் கடத்தப்பட்டிருக்கின்றன, ஹைலாக் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகள் எல்லாம் தான் சாதனை என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1982 மார்ச் 24]

(திரு. அ. ரகுமன்கான்]

இன்னொன்றை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். பஸ்பாடி தனியாரிடத்தில்தான் இன்றைக்குக் கட்டுவதற்கு அனுமதிக்கிறீர்கள். ஏன், உங்களிடம் வாய்ப்பில்லையா? நீங்கள் கட்ட அனுமதிக்கக்கூடாதா? நீங்கள் அதைச் செய்யக்கூடாதா? எல்லாம் தனியார்கள்தான். நமது முதல் அமைச்சர் அவர்கள் மேலவையில் சொன்னார்கள், மின்சார இலாகா நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, எனவே தனியாரிடத்தில் கொடுக்கப் போகிறோம் என்று. போலீஸ் இலாகா கூட நஷ்டத்தில் இருக்கிறது என்று சொல்லி தனியாரிடத்தில் கொடுப்பார்களா? சிறைச்சாலை நிர்வாகம்கூட நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, எனவே சிறைச்சாலைகள் நிர்வாகம் தனியாரிடத்தில் இருக்கும் என்று கொடுப்பார்களா? ஆகவே அந்த கொள்கை அடிப்படையற்றக் கொள்கையாக இருக்கிறது.

கலைஞர் அவர்கள் சிறைச்சாலையில் இருந்தபோது பயணிகள் பாதுகாப்புக்கு என்று அட்டை வழங்கியிருக்கிறார்கள். யார் வழங்கியது? அவர்கள் வழங்கிய அந்த அட்டைகளை குண்டர்கள் பயன்படுத்தியிருக்கிறார்கள். இன்னும் கொல்லப்போனால் அப்படிப் பயன்படுத்த அனுமதித்தது யார் என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அதற்கான ஆதாரங்கள் இங்கே இருக்கின்றன.

அதுமட்டுமல்ல, பத்திரிகை நிருபர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் ஒரு முக்கியமான கோரிக்கையை வைத்துருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு பி.டி.சி.யில் மட்டும் தான் பயணம் செய்ய இலவசப் பாஸ் வழங்கப்படுகிறது. ஆனால் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் பயணம் செய்வதற்கு அவர்கள் அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. இன்று பஞ்சாப், சர்நாடகா, கேரளா, ஆந்திரா போன்ற மாநிலங்களில் ஸ்டேட்டைவட் இலவசப் பாஸ் பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு தரப்படுகிறது. அதேபோல் தமிழ்நாட்டிலும் பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு ஸ்டேட் வைட் பாஸ் தரவேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். பத்திரிகையாளர்கள் மிக முக்கியமானவர்கள். எல்லோரும் முக்கியமானவர்கள்தான் அவர்கள் கோரிக்கை மிகவும் நியாயமானது என்பதால் அதை இந்த அரசு கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கார்ப்பரேஷனில் வேலை செய்யக்கூடிய ஊழியர்கள் இன்றைய தினம் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் பயணம் செய்யமுடியாது. அவர்கள் சென்னையிலிருந்து நாகர்கோவில் போகவேண்டுமென்று சொன்னால் விழுப்புரம் வரை தான் பி.டி.சி. பஸ்ஸில் போகலாம். அதற்குப் பிறகு விழுப்புரத்திலுள்ள அந்தந்த மாவட்ட வண்டிகளில் ஏறித்தான் அவர்கள் ஊர் போய்ச்சேர வேண்டும் என்று சொன்னால் தெனாலிராமன் குதிரையில் புறப்பட்ட கதையாகத்தான் அவர்கள் பயணம் செய்ய முடியும். ஆகவே தொழிலாளர்கள் பிரச்சனையில் எவ்வளவோ நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்வதாகச் சொல்கிற இந்த அரசு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில் போக்குவரத்துத் தொழி

[திரு. அ. ரகுமான் கான்] [1982 மார்ச் 24]

ஷா ஸர்கள் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற கலக்ஷன் பாட்டா குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அரசாங்கத் துறையாக இருந்து கார்ப்பரேஷன்களாக உருவாக்கப்பட்டபோது கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் கிராச்சுவிட்டி, பென்ஷன் இவைகள் எல்லாம் தரப்படவேண்டும் என்ற கருத்து சொல்லப்பட்டது. டான்சியில் அப்படி ஆக்குகின்றபோது தந்திருக்கிறார்கள். ஆனால் தொழிலாளர்கள் மீது அக்கறை உள்ளதாகச் சொல்கிற நீங்கள் அதைச் செய்யாமல் இருக்கிறீர்கள். அவர்களுக்கு கிராச்சுவிட்டி மட்டும் தான் தருகிறீர்கள். அது சரியாயிருக்காது என்று குறிஞ்சாட்டி அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மன்றத்திலே மாண்புமிகு 16 உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை இந்தத் துறை முன்னே வேண்டும் என்ற அடிப்படையிலும், சிப்பாக நடக்கவேண்டுமென்ற அர்ப்பாட்டையிலும் சிறப்பான கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். வேகமாகச் சொல்லியவர்கள்கூட அரசாங்கத்தின் மீது அக்கறை கொண்டுதான் சொல்லியிருப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. நான் முழுமையாக என் கருத்துக்களைச் சொல்லிய பிறகு அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்ப்பார்களானால் அவர்களுக்கு முக்கியமான விளக்கங்கள் கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது.

போக்குவரத்து வசதி பொறுத்து, கிராமங்களையும் நகரங்களையும் இணைப்பதில் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசு தான் ஒரு மகத்தான வெற்றியைக் கண்டுள்ளது என்பதை நிச்சயமாக யாரும் மறுக்க மாட்டார்கள் என்று நம்புகிறேன். புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தமிழகத்தில் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு ஏறத்தாழ 6,000 புதிய பேருந்துகளைத் தமிழகத்தில் துவக்கியிருக்கிறார்கள். அதன் மூலமாகத் 4,210 கிராமங்களுக்கு முதன் முறையாக போக்குவரத்து வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் கோடிட்டுக் காட்ட விருப்புகிறேன். அதன் மூலமாக ஏறத்தாழ 80 இலட்சம் கிராம மக்கள் அந்தப் பேருந்துகளை இன்றையதினம் பயன்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக இந்த அரசை அவர்கள் பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

பேருந்து வசதி இன்று எப்படி இருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட வேண்டுமென்றால் சென்னை நகரில் நீங்கள் எங்கே போனாலும் புதுப் புதுப் பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருப்பதைப் பார்ப்பீர்கள். அதே போல் மாவட்டங்களை எடுத்துக் கொண்டால் பழனியிலிருந்து திண்டுக்கல் அல்லது திண்டுக்கல் விருந்து பழனிக்கு ஒட்டன்சத்திரம் வழி போகக் கூடிய பேருந்துகளைக் கணக்குப் போட்டுப்பார்த்தால் ஒரு நாளைக்கு ஏறத்தாழ 171 முறைகள் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன.

[பிற்பகல் 1-00]

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

ஏறத்தாழ 5 நிமிடங்களுக்கு ஒரு பேருந்து செல்லுகின்றது என்ற அளவுக்கு புறநகர் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. இதுபோக, பழனி 6 நினைக்கல், இடையில் ஓட்டன்சத்திரம் இந்த இரண்டு இடங்களுக்கும் நகரப் பேருந்துகள் தனித்தனியாக இயங்குவதைப் பார்க்கிறபோது, எவ்வளவு வசதிகளை இந்த அரசு ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறது என்பதை நிச்சயமாகப் புரிந்துகொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். 76 சதவீதம் மக்கள் கிராமங்களிலே வசிக்கிறார்கள் என்பதை உணர்ந்து பார்த்து, சாலைப் போக்கு வரத்தின் மூலமாக வீடு வீடாக வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தர முடியும் என்ற நம்பிக்கையிலே இந்த அரசாங்கம் மிகத் தீவிரமாக சிறப்பாக செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது என்பதைச் சொல்லித் தான் ஆகவேண்டும்.

ஏறத்தாழ 12,871 பேருந்துகள் இன்றையதினம் தமிழகத் திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதிலே, 7,803 பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தம், அதாவது 61 சதவீதம். இங்கே பேசுகின்ற போது, சிலர் உங்களுடைய கொள்கை என்ன? நேஷனலைஸ் செய்யப் போகிறீர்களா இல்லையா? என்றெல்லாம் கேட்டார்கள். இந்த அரசு 61 சதவீதம் ஆக இதை உயர்த்தியிருக்கிறது. அது மட்டுமல்லாமல், இந்தப் பேருந்துகள் அனைத்தும் ஏறத்தாழ ஒரு நாளைக்கு 23 லட்சம் கிலோமீட்டர் தூரம் இயக்கப்படுகிறது. அதன் மூலம் 66 இலட்சம் மக்கள் இவைகளிலே தினம் பயணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும்.

கிராமச் சாலைகளின் அவசியத்தைப் புரிந்து, தமிழகத்திலே இன்றையதினம் புரட்சித் தலைவர், அதற்குத் தனிப் பெரும் திட்டமாக தன்னிறைவுத் திட்டத்தின்கீழ் பாதைகள் அமைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படி பாதைகள் வசதியைச் செய்து பேருந்து வசதிகளை, போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொண்டிருப்பதை நிச்சயமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அறிவார்கள் என்று நம்புகிறேன். அதே போன்று, காய்கறிகள், பால் போன்ற விவசாயப் பொருள்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்வதால், விவசாயிகள் பயனடைய வேண்டுமென்ற வகையில் இன்றைய தினம் நாங்கள் அங்காடிப் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஊட்டிக்கு வந்திருந்த பல்வேறு மாநிலத்தைச் சார்ந்த பேர்க்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றும் அதிகாரிகளும், பிரதிநிதிகளும் இதைப் பார்த்துவிட்டு, இது மிக அருமையான திட்டம், இதை மற்ற மாநிலங்களிலே கொண்டு வரவேண்டும் என்ற கருத்தை அவர்கள் சொல்லிவிட்டுச் சென்றிருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் அந்த அங்காடிப் பேருந்துகள் மக்களுடைய சிறப்பான செல்வாக்கைப் பெற்றிருக்கிறது. குறுகிய பாதையாக இருக்கிறது, எனவே, பேருந்து விட முடியாது என்று சொல்லப்பட்டால், அந்தக் குறுகிய பாதைக்கு ஏற்ப நாங்கள்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

பேருந்து தயாரித்து, இன்றைய தினம் மினி பஸ் என்று சொல்லக் கூடிய அத்தகைய பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். அதன் காரணமாக, தமிழக மக்களுக்கு புரட்சித் தலைவரிடம் நம்பிக்கை ஏற்பட்டிருக்கிறது. மக்கள் சொன்னால், அதைப் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் செய்வார்கள் என்ற நம்பிக்கை இன்றைய தினம் அவர்களிடையே வளர்ந்து கொண்டு வருகிறது.

அதே போன்று, 25 கிலோ மீட்டர் வரை நகரப் பேருந்துகள் செல்லும் திட்டத்தை, 30 கிலோ மீட்டர் என்று உயர்த்தி இருப்பதன் காரணமாக, கிராமப் பகுதிகளிலே உள்ள மக்கள், நகரப் பகுதியிலே எளிதாக வந்து செல்வதற்கும், அதனால் பொருளாதார வளர்ச்சி ஏற்படச் செய்யவேண்டும். 'அதற்கான வசதியாக இவைகள் இருக்கும் என்ற அடிப்படையில்தான் இன்றைய தினம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அந்த அடிப்படையிலேதான் இதைச் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்லவேண்டும்.

மாவட்டத்தோறும் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற கருத்தை இந்த அரசு ஆணித்தரமாக அமுல்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறது. நான் கடந்த கூட்டத் தொடரில் சொல்லியதுபோல், பெரிய நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களை இன்றையதினம் பிரித்து, அவைகளைத் துவக்க நாங்கள் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அதைக்கூட அண்டை மாநிலங்களிலே இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும், பத்திரிகைகளும் சொல்லுகிறபோது, தமிழகத்திலே மிகச் சிறிய சிறிய பேருந்துக் கழகங்கள் இருப்பதன் காரணமாகத்தான், அது மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றது என்று எடுத்துக் காட்டப்படுகிறது. எனவேதான் இங்கே அதைப் பிரித்து, சிறிய சிறிய போக்குவரத்துக் கழகங்களாக அமைக்கின்ற நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன. இதைப் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை அங்கே சொன்னார்கள். இன்னமுகூட ஆந்திராவிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். தமிழகத்தில் இயங்கக் கூடிய பேருந்துகளாக இருந்தாலும் போக்குவரத்தாக இருந்தாலும், மக்களுளிடத்திலே மட்டும் நல்ல பெயர் எடுக்கவில்லை. உலக வங்கியிடமும் நல்ல பெயர் எடுத்திருக்கிறது என்று இன்றைய தினம் சிறப்பாக அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்த அரசும் அதற்கான முயற்சியை எடுக்க வேண்டுமென்று அங்கே இருக்கிற மாநில அரசுக்குச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆந்திராவிலே இப்படி இந்த அரசாங்கம் எடுத்திருக்கிற பல நடவடிக்கைகளையும், அவர்களின் சிறப்பான கருத்துக்களாகத் தெரிவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றிச் சொல்கிறபோது அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக்கொண்டு இருக்கிறது. இது ஒரு முன்மாதிரியாக மற்ற மாநிலங்களுக்கு இருக்கவேண்டும். அவர்கள் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய மாநிலத்திலே இருக்கின்ற

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

வர்கள் பாராட்டுவதற்குக் கொஞ்சம் தயக்கம் காட்டினாலும் மற்ற மாநிலங்களிலே இருக்கின்றவர்கள் எல்லாம் பாராட்டுகிறார்கள் என்றால் ஆங்காங்கே உள்ள சங்கடங்களை அவர்கள் அனுபவிக்கின்ற காரணத்தினால் அவர்கள் இங்கே உள்ள நிலையை மனம் திறந்து பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், எல்லாக் கட்சிகளை சேர்ந்தவர்களும்.

தமிழகத்திலே போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகம் ஆரம்பித்து இருக்கிறோம். அதையும் மற்ற மாநிலத்திலே உள்ளவர்கள் நல்ல முறையிலே பாராட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பேருந்துகள் வாங்குவதற்குக் கடன் கொடுப்பதற்காக அந்த நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அதைப் போன்றே பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் என்றும், மோட்டார் வாகன பராமரிப்பு நிறுவனம் என்றும் தொடங்கி அவைகளின் மூலமாக பல புதிய முறைகளைக் கொண்டுவந்து நல்ல முறையிலே செயல்படுத்த வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு இந்த அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை, இன்னும் சிறப்பாகச் செயல்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே பல்வேறு உறுப்பினர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகளிலே 16 உறுப்பினர்கள் கொள்கை சம்பந்தமாக விவாதிக்க வேண்டுமென்று வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இங்கே வைக்கப் பட்டிருக்கின்ற துறையின் விளக்கக் குறிப்புகளிலிருந்தும், நான் பதில் சொல்லப்போகிறவைகளிலிருந்தும் அதற்கான விளக்கங்கள் கிடைக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். அதைப் போலவே 29 மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகள் விட வேண்டுமென்று வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். பேருந்துகள் என்ன என்ன சட்டத்திற்குட்பட்டு விடப்பட வேண்டுமோ அந்தச் சட்டத்திற்குட்பட்டு விடுவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு இராசாராமன் அவர்கள் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை எடுத்துவிட வேண்டுமென்று கேட்டு ஒரு வெட்டுத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி இங்கே பல பேர்கள் குற்றச்சாட்டுக்களைச் சொன்னாலும் கூட அவர்கள் அந்தக் கருத்தைச் சொல்லவில்லை.

இவர்தான் அந்தவிதமான கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார். மின்சார வாரியத்திற்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கான சூழ்நிலைக்கு நாம் ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம். அந்த வகையிலே கப்பல் போக்குவரத்துக்கழகம் தேவையாக இருக்கிறது. அப்படி நாம் கப்பலை வாங்கி இயக்குகிறபோது லாபகரமாக இயங்கும் என்ற நம்பிக்கையை நமக்கு சொல்லிவருகிறார்கள்.

[திரு. சு முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

பஸ் தேசியமயமாக்கப்படவேண்டுமென்பது பற்றி வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதை மிக கவனமாக அரசு பரிசீலிக்க இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த வெட்டுத் தீர்மானங்களைப் பொறுத்த வரையில் சிலவற்றிற்கு நான் பதில் சொல்லி இருந்தாலும் சிலவற்றிற்கு நான் பதில் சொல்லாவிட்டாலும் அவை குறிப்பிலே இருக்கின்றன, அதையெல்லாம் அரசு கவனமாகப் பரிசீலிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பல உறுப்பினர்கள் பல கருத்துக்களைச் சிறப்பாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவைகளுக்கு எல்லாம் நான் காலத்தைக் கருதி முழுமையாகப் பதில் சொல்லவில்லையென்றாலும் மேலோட்டமாக பதில் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திரு சுந்தரம் அவர்கள் பெரியார் போக்குவரத்து கழக பேருந்துகள் ரோட்டிலே நிற்கின்றன. பெரியாரை ரோட்டிலே நிறுத்திவிட்டார்களே என்று கேட்டார்கள். பேருந்துகள் இல்லாத காலத்திலே ரோட்டிலே நிற்கவேண்டிய அவசியம் இருந்திருக்காது. ஆனால் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே பேருந்துகள் விடப்படுகின்ற நேரத்திலே எங்காவது நிறுத்தித்தான் ஆகவேண்டும். அவசரம் என்ற காரணத்தால் பேருந்து எப்படியாவது வேண்டுமென்று காரணத்தினால் பேருந்து நிறுத்துவதற்கு இடம் இருக்கிறதா இல்லையா என்று கவனிக்காமல்கூட இந்த அரசாங்கம் எந்த உடனே பேருந்துகளைக் கொடுத்திருக்கிறது. அதன் காரணமாக நிறுத்துவதற்கான இடம் இல்லாமல் போயிருக்கலாம் என்பதை உறுப்பினர்கள் உணர்வார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நாங்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட இந்த 4 ஆண்டுக்காலத்திலே எவ்வளவு காரியங்களைச் செய்து இருக்கிறோம் என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். இதற்கு முன்னாலே கேள்வியைக் கேட்கிறவர்கள் செய்திருப்பார்களேயானால் எங்களிடத்திலே அவர்கள் கேள்வி கேட்கவேண்டிய சூழ்நிலை வந்திருக்காது. நான் அதற்கு ஒரு பதிலைச் சொல்கிறேன். ஏறத்தாழ 2-ஏக்கர் நிலம் அதற்காக கையகப்படுத்தப்பட்டு பேருந்து பராமரிக்கப்படுவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்துவருகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகள் லாபகரமாக இயக்கப்படவில்லை என்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தில் இயங்குகின்றன என்றும் சொன்னார்கள். ஏதோ இதற்கு முன்னாலே ரொம்ப லாபத்திலே ஓடிக்கொண்டிருந்ததைப் போலவும் இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டதற்குப் பிறகுதான் அந்த லாபம் போய்விட்டதைப் போலவும் அந்த தொனியிலே கருத்தைச் சொல்லி விட்டார்கள் என்பது எனக்கு வருத்தமாக இருக்கிறது. இப்போது போக்குவரத்துக் கழகத்திலே திறமை வளர்ந்திருக்கிறது என்பதை நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்வீர்கள் என்று

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

நம்புகிறேன். நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை ஏற்றுக்கொள்ள எந்த வகையிலும் நாங்கள் தயக்கம் காட்டவில்லை. அதற்கு என்ன என்ன காரணங்கள் என்பதை நான் முழுமையாக விளக்க தொடர்ந்து பின்னாலே விளக்கம் அளிக்க இருக்கிறேன் என்பதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு பழனிமுத்து அவர்கள் பேசுகின்றபோது ஆக்கப்பூர்வமாக சில கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 2 பேருந்துகளிலே கூரையில் குறை இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். இரண்டு டொரு பேருந்துகளிலே அந்த நிலைமை இருக்கும் வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கும் என்று நம்பிவிடுவதற்கு நாங்கள் தயாராக இல்லை. அரசாங்கம் அந்த நிலைமையை மாற்றுவதற்கு வேகமாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அவருக்குச் சாதகமான ஒரு கருத்தை அவர் சொல்லி இருக்கிறார். ஏதோ மத்திய அரசாங்கம் விலை உயர்த்திய காரணத்தினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நட்டம் வருகிறது என்று சொல்வது சரியா? தனியார்களுக்கு எப்படி லாபம் வருகிறது, அதையெல்லாம் பார்த்துத்தான் மத்திய அரசாங்கம் விலையை உயர்த்தியிருக்கிறது. உங்களுக்கு ஈட்டும் எப்படி லாபம் வரவில்லை என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அந்தப் பொதுக் கேள்வியிலே நியாயம் இருக்கிறது. இப்போது சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். போக்குவரத்துத் துறையிலே எவ்வளவு சம்பளம் கொடுக்கிறோம். எவ்வளவு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம். அந்தப் பேருந்துகள் எவ்வளவு வசதியோடு இருக்கின்றன. என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். அதை பராமரிப்பதற்கு எவ்வளவு ஆட்கள் வேண்டுமென்றால் 7-8 நபர்கள் சட்டப்படி வேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆனால் திரு ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசும்போது அது போதாது, உயர்த்துங்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

ஆனால், தனியார் துறையிலே ஒரு பேருந்திற்கு மூன்று பேர், நான்கு பேர், என்று வைத்து இயக்குகிறார்கள். அவர்களாகச் செய்ய முடிகிறது. நாம் செய்ய முடியாது, இதற்காக சட்டங்கள் இருக்கின்றன. அதற்கேற்ப சம்பளத்தைக் கொடுக்க வேண்டும். எனவே, நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்ற காரணத்தினால் யாரும் இலாபம் இல்லையென்று கருதிவிடக் கூடாது. 62 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் இதிலே பணிபுரிகிறார்கள். நல்ல சம்பளத்தை வாங்கிக்கொண்டு நிம்மதியாக இருக்கிறார்கள். நம் முடைய ஏ. சி. சண்முகம் அவர்கள் கூட சொன்னார்கள், போக்குவரத்து கழகத்திலே வேலை நிறுத்தமே இல்லையென்று சொன்னார்கள். அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை நீங்கள் புரிந்து கொள்வீர்கள், அதையும் பின்னாலே சொல்ல இருக்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1982 மார்ச்சு 24]

[பிற்பகல் 1-10]

இன்னொன்று பெயர் விவகாரத்தைப் பற்றி இங்கே சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லுகிறபோது நான் சிந்தித்துப் பார்த்தேன். பெருந்தலைவர் காமராஜர் அவர்கள் மீது எங்களுக்கு அக்கறை இல்லாமல் இல்லை. ஒரு உறுப்பினர் பேசுகிறபோது, அவர்களுடைய கொள்கையை நிறைவேற்றுவதற்காக இந்த அரசு பாடுபடுகிறது என்று சொல்லுகிறபோது, இங்கே வேடிக்கையாகக்கூட சொன்னார்கள். தயவுசெய்து சிந்தித்து பார்க்க வேண்டும். எந்தத் தலைவராக இருந்தாலும், எந்தக் கட்சியிலே இருப்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி, நல்ல கருத்துக்களைச் சொல்லியிருந்தால் அதை அமல்படுத்த வேண்டும் என்பதுதான் எங்களுடைய கொள்கை. அதிலே, எந்த மாறுபாடும் யாருக்கும் இருக்காது என்று கருதுகிறேன். அந்த அடிப்படையிலே பெருந்தலைவர் அவர்களுடைய சேவையைக் கருதி நாங்கள் பல்வேறு இடங்களிலே அவர்களுடைய பெயரை வைத்திருக்கிறோம். ஒரு வேளை இன்றையதினம் காங்கிரஸ் ஆட்சி இருந்திருந்தால் கூட இந்த அளவிற்கு மரியாதை கிடைத்திருக்குமா என்று நினைக்கக்கூடிய அளவிற்கு நாங்கள் செய்திருக்கிறோம் என்று சொன்னால் நீங்கள் பாராட்டுவீர்கள் என்று கருதுகிறேன்.

(குறுக்கீடுகள்)

திரு. இல. பலராமன் : தலைவர் அவர்களே, காங்கிரஸ் ஆட்சி இருந்திருந்தால் இந்த அளவிற்கு மரியாதை கிடைக்குமா என்று சொல்கிறார்....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : கடைசியில் கேளுங்கள். இடையிலே எந்தச் சந்தேகத்தையும் கேட்பதற்கு அனுமதிப்பதற்கில்லை. இதுதான் பின்பற்றி வருகிற முறை. தயவு செய்து ஒத்துழைப்புக் கொடுங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் உள்ளத்தை புண்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக நான் சொல்லவில்லை. காமராஜர் அவர்கள் பெயரை சொல்வதில் நம் இரண்டு பேருக்கும் போட்டி இருக்கிறது என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறேன். மரியாதை குறைவாக எதையும் சொல்லவில்லை, நீங்கள் சொல்வதை விட நாங்கள் அதிகமாக செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத்தான் சுட்டிக்காட்டினேன். நாங்கள் செய்கிறோம், நீங்கள் செய்யவில்லை என்பதாகக் குறிப்பிடவில்லை. நாங்கள் செய்கிறோம், அதை சொல்லக்கூடாதா? (கூச்சல், குழப்பம்) உங்களுக்கு கோபம் வரக்கூடாது, ஒவ்வொரு அரசியல் கட்சியும் ஒவ்வொன்றை ஒப்பிட்டுத்தான் இன்றைய தினம் காரியங்களை சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறது. அதிலே, என்ன தவறு, உங்களை குறை கூறவில்லை, உங்களைவிட அதிகம் நாங்கள் செய்கிறோம்

1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

என்று சொல்வதிலே என்ன தவறு? அதற்காக இவ்வளவு கோப்படுவது சரியாக இருக்காது. அதனால், எதையும் விட்டு விடப்போவதில்லை, ஒழுங்காகச் செய்யத்தான் போகிறோம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். அடுத்து மாண்புமிகு ஹேமச் சந்திரன் அவர்கள் ஒரு கருத்தினைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பாராட்டுதல்களையும் சொல்லியிருக்கிறார்கள்; அவர்கள் சொல்கிறார்கள், கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது. அதைச் சொல்லிவிட்டு தொடர்ந்து சொல்கிறார்கள், இரவு பேருந்துகள் இயக்க வேண்டும், பணிமாற்றங்கள் செய்யக்கூடாது, நார்ம்ஸ் உயர்த்த வேண்டும், நல்ல பேருந்துகளை கொடுக்க வேண்டும், பல பகுதிகளிலே பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்படி பல்வேறு காரியங்களை சொல்லிவிட்டு கடைசியாக சொல்கிறார்கள் நஷ்டமும் ஏற்படக்கூடாது என்று எனவே, பேருந்து விட வேண்டும், வசதியாக இருக்க வேண்டும், சம்பளமும் உயர வேண்டும், அங்கே இருக்கிற நார்ம்ஸ் குறையக் கூடாது, கட்டணமும் உயர்த்தக் கூடாது, இலாபமும் வரவேண்டுமென்று சொன்னால் மந்திரம் தெரிந்திருந்தாலும்கூட கொஞ்சம் கஷ்டமாக இருக்குமென்று நான் கருதுகிறேன். இன்னொன்றையும் சேர்த்து சொல்லியிருக்கிறார்கள், மாணவர்களுக்கு சலுகை நீட்டி கொடுக்க வேண்டும். இப்போது சென்னை 22.25.4 கோடிக்கு கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். நீட்டிக் கொடுக்க வேண்டும், நஷ்டமும் வரக்கூடாது. நல்ல கட்டுப்பாடு, இருந்தாலும் கூட அதையும் அரசாங்கம் மிக அக்கறையோடு கவனிக்கத் தயாராக இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேசவ ஆதித்தன் அவர்கள் ஒரு குற்றச்சாட்டைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைப்பொறுத்தவரையில் எனக்குக் கொடுக்கப்பட்ட தகவல் அப்படியில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்கிற காரணத்தால் மிக்க கண்காணிப்பாக அது விசாரிக்கப்படும் என்பதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திரு. ஜி.கே.எஸ். அவர்கள் புதுவிதமாக கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு தலைவர் அவர்கள் கூட உத்தரவை போட்டு, நான்பேசுகிறபோது பாடிதான் பேசவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். முடியாது, இருந்தாலும் பாடி சொல்ல வேண்டும், எல்லோரும் மகிழ்ச்சியாக இருக்க வேண்டுமென்று ஆசை இருக்கிறது. ஆனால், நான் பாடுவதைக் கடைசியாகப் பாடினால்கூடப் பரவாயில்லை. அதற்கு முன்னாலே, பாடினால் எல்லோரும் போய்விடுவார்கள் என்ற அந்தக் காரணத்தாலே நான் இப்பொழுது பாடத் தயாராக இல்லை.

ஆனால், அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். டாக்சியைப் பொறுத்தவரை, கட்டணங்கள் மிக அதிகமாகக் கேட்கிறார்கள். கூப்பிட்ட இடத்திற்கு வருவதில்லையென்றெல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள், அதைப் பற்றி அரசாங்கம்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

ஒரு புதுவிதமான முறையை அணுகிக் கொண்டு இருக்கிறது. அதிலே வெற்றி கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த வகையிலே, ஜி.கே.எஸ்.ஸூம் மற்ற உறுப்பினர்களும் நிச்சயமாக மகிழ்ச்சி அடைவார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

ஒட்டுநர்களோ, நடத்துநர்களோ தவறு செய்துவிட்டால், ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் அவர்கள் பணியில் அமர்த்தப்பட வேண்டுமென்ற கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது, ஏதாவது ஒரு தவறு செய்தால் அவர்கள் தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டு, 1 மாத காலத்திற்குள்ளேயே மீண்டும் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிறார்கள். அதற்குப் பின்னாலே அவர்கள் பணிசெய்து கொண்டிருக்கும்போதே விசாரணை தொடர்ந்து நடக்கும். விசாரணை தொடர்ந்து நடந்த பின்பு குற்றவாளி என்று நிரூபிக்கப்படுமேயானால், அவர் வேலை நீக்கம் செய்யப்படுகிறார். அதற்குப் பின்னாலே எடுத்துக்கொள்ளக் கூடியச் சட்டத்தை நாம் கொண்டு வர முடியாது. அப்படி கொண்டு வருவாமேயானால், அதிலே தவறுகள் ஏற்பட வாய்ப்பிருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அம்பிகாபதி அவர்கள் பல கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லும்போதுகூட, அமைச்சர் ஒரு சலுகைகூட அறிவிக்க மாட்டார், எனக்குத் தெரியும் என்ற ஒரு கருத்தைச் சொல்லிவிட்டு, எந்தச் சலுகையாவது அறிவிப்பாரா என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அவர் இருப்பது எந்தக் கட்சி என்பது அவையினருக்குத் தெரியும். தொழிற்சங்கத்தை நடத்துவதிலே மிகத் திறமை வாய்ந்தவர்கள். அவர்கள் கூட ஒரு கோரிக்கை கூட இங்கே வைக்காமல், அமைச்சர் எதை அறிவிப்பார் என்று தெரியாமல் திண்டாடிவிட்டு, இதையாவது அறிவிப்பாரா என்று ஒரே ஒரு கோரிக்கையைத் தான் வைக்கிற அளவுக்கு, இன்றைய தினம், புரட்சித் தலைவர் அரசு தொழிலாளர்களுக்குச் செய்திருக்கிறது (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்பதைக் கேட்கிற பொழுது, நிச்சயமாக இந்த அரசைப் பாராட்டுவார்கள் என்று கருதுகிறேன். அந்த வகையில் அவர் உண்மையை ஒப்புக் கொண்டதற்காக நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கழிப்பிட வசதியை செய்து கொடுத்திருக்கிறோம். அதற்குக் கட்டணம் வசூலிக்கலாமா என்று இந்த ஒரே ஒரு கோரிக்கையைத் தான் அவர் வைத்திருக்கிறார். அதைப் பற்றி நான் சொல்கிற பொழுது அவர்கள் நிச்சயம் பரிசீலிப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். பயணம் செய்பவர்களுக்காக அந்தக் கழிப்பறையை நாம் கட்டி வைத்திருக்கிறோம். ஆனால், அங்கு என்ன நிலைமை என்று சொன்னால், அது மிகச் சிறப்பாக, சுத்தம் செய்யப்பட்டு, நல்ல முறையிலே வைக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், அந்த ஊரிலே

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

யிருக்கிற அத்தனை பேருக்கும் அங்கே வந்து அதைப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற உணர்வு இருக்கிறது. அதைத் தடுக்கக்கூடிய வாய்ப்பில்லை. வருகின்றவர்கள் டிக்கெட் வைத்திருந்தால் அனுமதிக்கலாம் என்ற எண்ணத்தைக் கூட முதலிலே சொன்னார்கள். ஆனால், பேருந்திலே ஏறுகின்றவர்களிடத்திலே முதலிலே டிக்கெட் இருக்காது. எனவே, அவர்கள் போக வேண்டுமென்றால் அந்த வாய்ப்பு இருக்காது. எனவே, அதை மாற்றுவதிலே கொஞ்சம் சங்கடம் இருக்கிறது என்ற காரணத்தால்தான் உடனடியாக அதை அமுலாக்கமுடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போன்று, இங்கே, டெயர் தயாரிப்பதற்கு நீங்கள் தயவு செய்து ஒரு தொழிற்சாலை அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். முதலிலே மத்திய அரசாங்கத்திலே அனுமதி வாங்க வேண்டும். அதற்குப் பின்புதான் நாம் அதுபற்றி முடிவு எடுக்க வேண்டுமென்று சொல்வதை அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. முசிறி இராசமாணிக்கம் அவர்கள் இங்கே அவருடைய தொகுதியிலே இருக்கிற அத்தனை ஊர்களின் பெயர்களையும் குறிப்பிட்டு—தொகுதியிலே இருக்கிற என்று கூடச் சொல்ல முடியாது; திருச்சி மாவட்டத்திலே இருக்கிற அத்தனை ஊர்களின் பெயர்களையெல்லாம் சொல்லி—அந்த ஊர்களுக்கெல்லாம் பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். எனக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற பயமே, அவர்களுக்காக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்க வேண்டி வருமோ என்ற அச்சம்தான் வருகிறது. இருந்தாலும், அது பரிசீலிக்கப்படும், முறையாக அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். நான் கடிதம் எழுதினால், எனக்குத் திரும்ப அவர்கள் பதில் எழுதுவதில்லையென்று. ஏன் என்று ஆராய்ச்சி செய்த பொழுது, எனக்கு இப்பொழுதுதான் புரிந்தது. இத்தனைப் பிரச்சனைகளைப் பற்றியும் எழுதினால், ஒவ்வொன்றிற்கும் பதில் கடிதம் எழுதினால், அதிகச் செலவாகும் என்ற காரணத்தால், அவர்கள் விட்டுவிட்டார்களோ என்ற அச்சம்தான் எனக்கு இருக்கிறது. எனவே, பொறுக்கி எடுத்து, முக்கியமானவைகளை, நீங்கள் எழுதுவீர்களானால், அதற்குத் திரும்ப பதிலை கொடுக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு இருக்கிறது. அதை மீண்டும் வலியுறுத்துவோம் என்பதை இங்கே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. முத்திராமலிங்கம் அவர்கள் சில கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பரிவோடு அவை கவனிக்கப்படும்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

திரு. சண்முகம் அவர்கள் இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களை மாற்றி அமைப்பதிலே ஒரு குறைபாடு இருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே அந்த முடிவு எடுக்கப்பட்டாகி விட்டது. இருந்தாலும்கூட, அதை மீண்டும் ஆராய்ச்சி செய்து, உறுப்பினர் அவர்கள் மகிழ்ச்சி அடைகிற அளவுக்கு ஏதாவது செய்ய முடியுமா, முயற்சி எடுக்க முடியுமா என்று பார்க்கலாம். அதிலே, முழுமையான மாற்றம் செய்ய முடியும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கில்லை.

அதே போன்று, பாரமலை அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். பயணிகளைப் பரிசோதிப்பதற்காக நீங்கள் நேரிடையாக ஆட்களை எடுக்கிறீர்கள், அது தவறு என்று சொன்னார்கள். நேரிடையாக எடுப்பதற்குக் காரணம், மாறுபட்டவர்கள் வரும் போது கொஞ்சம் வேறு விதமான முறையிலே நாம் அதை அமுலாக்க முடியும் என்ற நம்பிக்கையிலேதான் அது போன்று நாம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

ஆர்மோனியத்தைக் கொண்டுபோவதற்காக அவர்கள் ஒரு வேண்டுகோளை வைத்திருக்கிறார்கள். அதை நான் பரிசீலனை செய்துதான் சொல்ல வேண்டும். எந்த, எந்தப் பொருட்களை, இலவசமாகக் கொண்டுபோகலாம் என்ற பட்டியல் தற்போது என்னிடத்திலே இல்லை. அதைப் பார்வையிட்டு, அதிலே அக்கறையோடு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-20)

மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. பாலகிருஷ்ணன் அவர்கள் என்னுடைய தொகுதிக்காகப் பேசியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இந்த நேரத்திலே நன்றி சொல்லவில்லை என்றால் நான் தவறு செய்தவன் ஆவேன். அவருக்கு என்னுடைய நன்றியை நான் இங்கே காணிக்கையாக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. தனுக்கோடித் தேவர் அவர்கள், தனியார் துறை பேருந்துகளைப் பற்றி இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதன் மீதும் அரசு அக்கறை காட்டும் என்பதை இங்கே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜி. விஸ்வநாதன் அவர்கள் வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைப் பொருத்தக் கூடாது என்ற ஒருகருத்தை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நமக்கு இன்றைய தினம் இருக்கின்ற சூழ்நிலையே, இங்கே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கூடப்பலபேர் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிகம் வேகப்பமாகப்

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

போகின்ற காரணத்தால் பெரும்பாலான ஆக்சிடெண்டுகள் ஆகின்றன என்று இங்கே கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொன்ன அந்தக் கருத்து மட்டுமல்ல, நம்முடைய அனுபவமும் கூட அப்படித்தான் இருக்கிறது. அதிலே ஒரு கட்டுப்பாடு வர வேண்டுமென்பதற்காகத் தான் இதைச் செய்கிறோமே ஒழிய அதிலே ஏதோ நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் சொல்வதைப் போல தவறு செய்வதற்காகவோ அல்லது அங்கேயிருக்கின்ற தனியார் உரிமையாளர்களையோ அல்லது அரசாங்கப் பேருந்துகளையோ தொந்திரவு செய்ய வேண்டுமென்பதற்காகவோ நாம் செய்யவில்லை; மக்களுக்குப் பாதுகாப்பு வேண்டுமென்பதற்காக அரசாங்கம் இந்த நடவடிக்கையை எடுத்திருக்கிறது.

இன்னொரு கருத்தைக் கூடச் சொன்னார்கள். எந்த பர்மிஷனும் இல்லாமல், அவர்கள் டைமிங் வைத்து நடத்தாமலே பேருந்துகளை விடுகிறார்கள் : ஆர்.டி.ஓ.வைக் கேட்காமல் பேருந்துகளை விடுகிறார்கள் என்ற கருத்தை யெல்லாம் சொன்னார்கள். சில நேரங்களிலே அவசரத்தைக் கருதி—நாம் பேருந்துகளை விட்டு விடுவதில்லை. ஆர்.டி.ஓ. விடத்திலே நாம் சொல்லி அவசரமாக ஒரு இடத்திலே அனுமதி வாங்கி, விடுகிறோம். அனுமதியில்லாமல் விடுவதில்லை. காலதாமதம் இல்லாமல் உடனடியாகச் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். எனவே, அந்த வகையிலே ஏதாவது குறைகள் இருப்பதாக அவர்களுக்குத் தோன்றியிருக்கலாமே தவிர, நிச்சயமாகக் குறை இருக்காது, என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது.

அடுத்து மிக முக்கியமான பிரச்சினை, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் பல குற்றச்சாட்டுக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்களெல்லாம் பல யோசனைகளைச் சொல்லியிருந்த பொழுதும் அவர் சில யோசனைகளோடு சிறிது குற்றச்சாட்டுக்களையும் சொன்னால் தான் எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பிருக்கும் என்ற காரணத்தாலோ அல்லது இந்த அரசாங்கத்தினுடைய நிலைமையைத் தெளிவாக்குவதற்காக ஒரு வாய்ப்பைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற காரணத்தினாலோ அல்லது நடந்து கொண்டிருக்கிற பிரச்சினையைத் தெளிவாக்கி இன்னும் தெளிவாகச் சொல்ல வேண்டுமென்ற காரணத்தாலோ அந்தக் கருத்தை அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதிலே முதல் சிலவற்றிற்கு தான் பதிலைச் சொல்கிறேன். கப்பலைப் பொறுத்தவரையில் நான் கடைசியாகப் பதிலைச் சொல்ல இருக்கிறேன். கொஞ்சம் விளக்கமாகச் சொல்லியாக வேண்டும். ஏற்கெனவே ஒரு முறை சொல்லியிருந்தாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மீண்டும் அதைச் சொல்வதற்காகப் பொறுத்தருள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் சொன்னார்கள். தேசிய மயக் கொள்கையில் உங்கள் நிலை என்ன? ஏதோ இப்படிச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள்; மீண்டும் மாறி வருகிறதே என்றெல்லாம் அவர்கள் இங்கே கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தயவுசெய்து நீங்கள் நினைத்துப் பார்க்க வேண்டும். இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பேயேற்ற பின்பு 61 சதவீதமாக இன்றையதினம் தேசிய மயமாக்கப்படக்கூடிய அந்த எண்ணிக்கை, அந்த சதவீதம் உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுத்துவிட முடியாது. எங்களுக்கு இருக்கின்ற எண்ணம், ஏதோ இருக்கின்ற இந்த பன்னிரண்டாயிரத்து எண்ணூற்றுச் சில்லரைப் பேருந்துகளை மட்டும் வைத்துக் கொண்டு, அதையும் தேசிய மயமாக்கிக் கையிலே வைத்துக் கொண்டு பேசாமல் இருக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் எங்களுக்கு இல்லை. எங்களுக்கு இருக்கின்ற அடிப்படை நோக்கம், தேசிய மயம் ஆக்கப்படக் கூடிய கொள்கையிலே நாங்கள் மிக ஆணித்தரமாக இருந்தாலும் கூட அதைவிட அடிப்படை நோக்கம், அதைவிட அடிப்படையான பிரச்சினைகள், இன்றைய தினம் நாட்டிலே இருக்கின்ற பிரச்சினை, எங்கே போனாலும் பேருந்து வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராசமாணிக்கம் அவர்கள் பேசும்பொழுது நூற்றுக்கணக்கான வழித் தடங்களைச் சொல்லிக் கேட்டார்கள். வெட்டுத் தீர்மானங்களும் நூற்றுக் கணக்கான பேருந்துகளைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். எனவே, எங்களுக்கு இருக்கின்ற எண்ணம், அரசுக்கு இருக்கின்ற நிதி ஆதாரத்தை வைத்துக் கொண்டு, நாம் புதிய பேருந்துகளைப் புதிய இடங்களுக்குக் கொடுத்து முடித்த பின்பு, அதற்குப் பின்னாலே அந்தப் பேருந்துகள் தேசிய மயமாக்கப்படக் கூடிய சூழ்நிலையை உருவாக்கியாக வேண்டும். இன்றைய தினம், இருக்கின்ற பணத்தைத் தேசிய மயமாக்கப்படுவதற்காகச் செலவழித்து விட்டு, மக்கள் அப்படியேதான் சிரமப் பட்டுக் கொண்டிருக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் நிச்சயமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்களுக்கு இருக்காது என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தக் கொள்கையிலே நாங்கள் பின் வாங்கிவிடவில்லை. இப்பொழுது அதைவிட அடிப்படைப் பிரச்சினை ஒன்று இருக்கிறது. அந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்த்து விட்டு, அதற்குப் பின்னாலே நாங்கள் படிப்படியாக இதைச் செய்யவிருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும். ஏறத்தாழ இந்த ஒன்றரை ஆண்டுக் காலத்தில் தனியாருக்குப் பேருந்து உரிமை கொடுக்கவில்லை என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாகப் புரிந்திருப்பீர்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கிருக்கிறது. (குறுக்கீடு) ரென்யூவல் உங்களுடைய காலத்திலேயும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தீவிரமாகச் செய்தோம் என்று நீங்கள் சொன்னீர்கள்; உங்கள் காலத்திலேயும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே ரென்யூவல் கொடுக்காமல் விட்டுவிட்டால் அந்தவிடத்திலே,

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

அரசாங்கத்தினுடைய பேருந்து இயங்கியாக வேண்டும். எனவே, அதை எடுக்காமல் விட்டால், அந்த இடத்திற்கு விடக்கூடிய அந்தப் பேருந்தை பேருந்தேயில்லாத இடத்திற்கு ஒன்றைக் கொடுக்க முடியும் என்ற காரணத்தால்தான் இதிலே கொஞ்சம் நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோமேயொழிய அது வேண்டாமென்று விட்டுவிடவில்லை என்பதைத் தயவுசெய்து நீங்கள் உணர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இங்கே சொன்னார்கள். நேஷனல் பர்மிட் கொடுத்ததிலே ஏதோ தவறு நடந்திருப்பதாக அவர்கள் சொன்னார்கள். என்ன முறையோ அந்த முறைப்படி கொடுத்திருப்பதாக எனக்குத் தகவலைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

அதிலே ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினருடைய மனைவிக்குக் கொடுத்ததாகவும், இன்னொருவர் யாரோ ஒருவர், அவருடைய நண்பர், அந்தக் கட்சியிலே இருந்து வந்தவர், அவர் நடக்க முடியாதவர், அவருக்குக் கொடுத்திருப்பதாகவும் இங்கே கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதைப் பொறுத்தவரையில், எனக்குத் தெரிந்த வரையில், முழுமையான, என்னென்ன சட்டத்தினுடைய அடிப்படையிலே கொடுக்கிறார்கள் என்பதை நான் முழுமையாகச் சொல்ல முடியவில்லையென்றாலும், பெண்களுக்காக ஒரு சதவீதம் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்ற ஒரு எண்ணத்தை அரசு கொண்டிருக்கிறது. அரிசனங்களுக்காகக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தைக் கொண்டிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல, ஊனமுற்றவர்களுக்காகக் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்ற எண்ணத்தைக் கொண்டிருக்கிறது. இதை நடைமுறைப் படுத்துகின்ற பொழுது எப்படி வேண்டுமானாலும் நம்மால் குற்றச் சாட்டைச் சொல்ல முடியும்.

எனவே பெண்களுக்குக் கொடுக்காமல் விட்டிருந்தால் ஏன் பெண்களுக்குக் கொடுக்கவில்லை என்ற கேள்வியைக்கூட இந்த மாமன்றத்திலே கேட்க வாய்ப்பிருக்கும். அதற்கு நான் பதிலை சொல்ல வேண்டியிருக்கும். இன்றையதினம் அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் எந்தப் பக்கம் போனாலும் தவறு. அதற்கான ஒரு விளக்கத்தை நான் பின்னாலே கப்பலைத் தொட்டுச் சொல்லும்போது சொல்லுகிறேன். எந்தப் பக்கம் போனாலும் எந்தக் காரியத்தைச் செய்தாலும் தவறு என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு அரசாங்கம் எந்தக் காரியத்தையும் செய்யாமல், கையைக் கட்டி அமர்ந்துக் கொண்டு இருக்கின்ற நிலைமையை உருவாக்குகின்ற அளவுக்குத்தான் இன்றைய தினம் கேள்விகளைக் கொடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். என்பதை இங்கே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

அதேபோன்று இங்கே சொன்னார்கள். சில எண்களைச் சொல்லி அங்கே அவ்வளவு கொடுக்கலாமா என்று கேட்டார்கள். எங்கெங்கே அதிகமாக லாரிகள் இருக்கிறதோ அங்கே கொஞ்சம் அதிகமாகக் கிடைக்கிறது. லாரியே இல்லாத இடத்தில் நாம் அப்படிக் கொடுக்க முடியும். எனவே, எங்கெங்கே லாரிகள் அதிகமாக இருக்கிறதோ அங்கே கொஞ்சம் அதிகமாகக் கொடுப்பது நியாயமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். இதற்கான விளக்கத்தை இனிமேல் அதிகமாகச் சொல்ல அவசியம் இல்லை என்று கருதுகிறேன்.

அதேபோன்று வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைச் சொல்லிக் அதிலே எவ்வளவு ஊழல் நீங்கள் எங்கெங்கே எந்தெந்த கம்பெனியிடத்தில் உங்களுக்குத் தொடர்பு என்று கேள்வியை வைத்து இருக்கிறார்கள். இந்த வேகக் கட்டுப்பாட்டு கருவியைப் பொறுத்தவரையில் ஏதோ அரசாங்கம் திடீரென்று ஆணையிட்டு விடவில்லை. பல்வேறு விபத்துக்களைப் பார்த்து பல்வேறு நேரங்களில் அதைப் பற்றி சிந்தித்து ஊட்டியில் நடந்த கூட்டத் திலே கூட கருநாடக மாநிலம் இதைச் செய்து இருக்கிறது. அதைப்போல் எல்லோரும் செய்ய வேண்டும் என்ற ஒரு கருத்தைச் சொல்லி அதற்குப் பின்னாலே இந்த அரசாங்கம் ஒரு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று முடிவு எடுத்தது. அப்படி முடிவை நாம் எடுக்கிறபோது இந்த வேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவியைத் தயாரிப்பவர்கள் நிறைய பேர் இல்லை. அப்படியும் நாம் பக்கத்து மாநிலத்திலே கேட்டோம். யாராவது உங்களுக்குத் தெரியுமா, அப்படி நீங்கள் வாங்கியது உண்டா என்று நாம் கேட்டபோது, கர்நாடக மாநிலத்திலே இந்தக் கருவியை வாங்கியதாக தகவல் கொடுத்தார்கள். அந்த அடிப்படையிலே நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதற்கு முன்னோடியாக இருக்க வேண்டும். தனியார்கள் உடனடியாகப் போட வேண்டும் என்று சொன்னால் அவர்கள் தயக்கம் காட்டுவார்கள். அதற்கு எதிர்ப்பு இருக்கும். எனவே போக்குவரத்துக் கழகங்களே முன்னோடியாக இதைச் செய்து காட்ட வேண்டும், அதற்குப் பின்னாலே அவர்களைச் செய்யச் சொல்லி கேட்டோம் என்ற அடிப்படையிலே தான் இந்த அரசாங்கம் செய்திருக்கின்றது. அதிலே எந்தத் தவறும் நடப்பதற்கான வாய்ப்பு இல்லை என்பதை நான் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த அளவுக்குத் தவறு செய்ய வேண்டும் என்ற சூழ்நிலையில் இங்கே இருப்பவர்கள் யாரும் இல்லை என்பதைத் தெளிவாக எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே அசோக் லேலாண்டு தொழிற்சாலையில் சேசிஸ் பற்றி எல்லாம் சொல்லி, ஏதோ டி.ஐ.ஐ.சி. நிறுவனத்தைச் சொன்னார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதிலே அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் லாரி சேசிஸ் வாங்குவதற்காக பணத்தைக் கொடுத்ததாக சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லை. எனவே இதுபோன்ற நிலைமைகள் இல்லை என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லியாக வேண்டும்.

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

பெண் கண்டக்டர்கள் எடுத்தீர்களே அதிலே குறை என்று சொன்னார்கள். இந்த அரசாங்கம் இப்படிப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு வாய்ப்புக் கொடுத்து, அப்படிக் கொடுக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் இருப்பதை நீங்கள் பாராட்டுவீர்கள் என்று எதிர்பார்த்தேன். குறைகளைச் சுட்டிக் காட்ட வேண்டும். ஆனால், சில நேரங்களிலே பாராட்டினால்தான் அதற்கும் ஒரு மரியாதை இருக்கும் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதை நாங்கள் துவக்கி இருக்கிறோம். பெண்கள் கூட இந்தத் தொழிலைச் செய்வதற்கு தகுதியானவர்கள் என்று நிலைநாட்ட வேண்டும் என்பதற்காக நாங்கள் துவக்கி இருக்கிறோம். நீங்கள் இப்போது மகிழ்ச்சி அடைவீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

கள்ள டிக்கட் அடித்து பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இது இன்றையதினம் பயன்படுத்தப்படுகிறது போன்ற ஒரு தொனி வருவதாக ஒரு கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். இந்த அரசாங்கம் மிகவும் கண்காணிப்போடு இருந்த காரணத்தால் நான் இந்த கள்ள டிக்கட்டு கண்டுபிடிக்கப்பட்டு இருக்கின்றது. அதைக் கண்டுபிடித்தபின்புதான் நீங்கள் இங்கே பேசிக்கொண்டிருக்கின்றீர்களே தவிர, நீங்களாக கவே கண்டுபிடித்து இந்த அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரவில்லை என்பதைச் சொல்லுகிறபோது, நிச்சயமாக இந்த அரசாங்கம் எவ்வளவு உன்னிப்பாக, கவனமாக செயல்படுகின்றது என்பதை நீங்கள் நம்புவீர்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கிருக்கின்றது.

அதேபோன்று நடத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். பல்வேறு வசதிகளைச் செய்யவேண்டும் என்று சொல்லியது மட்டுமல்லாமல், ஏன் நட்புடம் அந்த நட்புடத்திற்கு காரணம் என்ன என்று ஏதோ நாங்கள் தவறு செய்ததைப்போல ஒரு தொனியிலே சில பேர்கள் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அதற்கான காரணத்தைக் கொஞ்சம் விளக்கமாக சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நமது போக்குவரத்துக் கழகம் நடத்தல்தான் இயங்குகிறது. 1980-81லே 13.70 கோடி ரூபாய் நட்புடம். 1981-82லே ஏறத்தாழ 12-57 கோடி ரூபாய் நட்புடத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது. இதற்கெல்லாம் என்னகாரணம் என்பதை நீங்கள் அடிப்படையிலே உணர்ந்து பார்க்கவேண்டும்.

போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள், அதிகாரிகளுடைய திறமைகள் குறைந்துவிடவில்லை. அதிலே எங்கும் தவறு நடந்துவிடவில்லை எவ்வளவு சிறப்பாக செயல்பட்டுக் கொண்டு இருக்கின்றது. முன்னைவிட சிறப்பாக இருக்கிறது. அதிலே எந்தக் குறையும் ஏற்பட்டுவிடவில்லை. என்பதை நிச்சயமாக மாமன்ற உறுப்பினர்கள் ஒப்புக் கொள்வார்கள். அதை அவர்கள் அனுபவித்துக்கொண்டு இருப்பார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

மத்திய அரசாங்கம் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. என்ன நடவடிக்கை? ஏதோ அவர்களுடைய நிலைமைக்கேற்ப, சில நடவடிக்கைகளை எடுத்தார்கள், அதை குற்றம் சொல்ல நாங்கள் தயாராக இல்லை. ஆனால் அது எப்படி நம்மை பாதிக்கின்றது, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பாதிக்கின்றது என்பதை நான் சொல்லியாகவேண்டும். 8—6—1980, 13-1—1981, 11—7—1981 ஆகிய தேதிகளில் டீசல் விலை உயர்த்தப்பட்டது. இப்படி உயர்த்தப்பட்ட காரணத்தால் நான் நட்டம் என்று சொன்னேனே, இந்த 2 ஆண்டுகளில் நாம் கூடுதலாக உயர்த்தியதற்குக் கூட, டீசலுக்கு மட்டும் ஏறத்தாழ 41 கோடி விலை கொடுத்து இருக்கிறோம்.

(பிற்பகல் 1.30)

இந்த டீசல் விலையின் காரணமாக நாம் கூட்டிக் கொடுக்கக்கூடிய தொகை இந்த 2 ஆண்டுகளுக்கு மட்டும் 41 கோடி ரூபாய். பேருந்தின் அடிச்சட்டம், டயர், டியூப் போன்றவைகளுக்கு சர்சார்ஜ் போட்டிருக்கிறார்கள். இதற்காக 3 கோடி ரூபாய், 2 ஆண்டுகளிலே கொடுக்கிறோம் மற்றும் உதிரி பாகங்கள், டீசல் எண்ணெய் இரும்பு, எஃகு போன்ற பொருள்கள் எக் கொண்டுவந்து சேர்ப்பதற்காக மட்டும் வாடகையாக அதிகப் பணம் காடுக்கப்படுகிறது. இதிலே ஒரு கோடி ரூபாய், லுப்பிரிகேஷன் எண்ணெயின் விலை ஏற்றத்தின் காரணமாக 1 கோடி ரூபாய். எஃகு 20 சதவீதம் விலை உயர்ந்து இருக்கிறது. இதிலே கோடி ரூபாய், ரயில் மூலமாக நாம் சில சரக்குகளை கொண்டு வரவேண்டியிருக்கிறது. இதற்காக ஆகின்ற கூடுதல் சட்டணம், 2 ஆண்டுகளுக்கு 1 கோடி ரூபாய், டயர், பேருந்தின் அடிச்சட்டம், மாற்றிக்கூண்டு இவை போன்றவைகளின் விலை உயர்வின் காரணமாக செலவு 4 கோடி ரூபாய் பஞ்சப்படி உயர்வின் காரணமாக 3 கோடி ரூபாய், ஏறத்தாழ மத்திய அரசாங்கத்தின் நடவடிக்கையால் 64 கோடி ரூபாய், இந்த 2 ஆண்டுகளிலே நஷ்டம் கூடுதல் செலவு ஏற்படுகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டும் அல்லாமல் மாநில அரசும் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்திருக்கிறது. தொழிலாளர்களின் நன்மைகளைக் கருதியும், நாம் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்து இருக்கிறோம். அப்படி எடுத்த அந்தச் சூழ்நிலையில் சம்பள விகிதம், மற்ற வசதிகள் உயர்வின் காரணமாக, 2 ஆண்டுகளுக்கு கிட்டத்தட்ட 19 கோடி ரூபாய், தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசாங்கம், கூடுதலாக கொடுக்கப்பட்டதை நிச்சயமாக இந்த மாமன்ற உறுப்பினர்கள் வரவேற்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். இப்பொது நஷ்டம் ஏற்படுவதைப் பற்றிக்கூட பல உறுப்பினர்கள் கவலைப் பட மாட்டார்கள். காரணம்

1982 மார்ச் 24]

[திரு.சு. முத்துசாமி]

தொழிலாளர்களுக்காக 19 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறார்களே என்ற அந்த அடிப்படையில். வசூல் படி உயர்த்தியதன் காரணமாக 1 கோடி ரூபாய். இதைப் போன்று சிறப்பு ஊக்க போனஸ், விடுப்பு நாட்களை உயர்த்திக் கொடுத்தது, சிறுநுண்டி சாலைகளை அமைத்தல், தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுப்பதற்கு உதவி செய்தல் என்ற அந்த அடிப்படையிலே ஏறத்தாழ 5.5 கோடி ரூபாய் நாம் கூடுதலாக செலவழிக்கவேண்டி இருக்கிறோம். சட்டப்படி நாம் போனஸ் கொடுத்தோம். அதற்குப்பிறகு நாம் கருணைத்தொகை கொடுத்தோம். இந்த கருணைத் தொகை காரணமாக மட்டும் கிட்டத்தட்ட 2 கோடி ரூபாய். தொழிலாளர்கள் நிம்மதியாக இருப்பதற்கு விடுமுறை இல்லங்கள் அமைத்திருக்கிறோம். அங்கே டெலிவிஷன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது, பல்வேறு டெப்போக்களில் டெலிவிஷன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு மட்டும் செலவு 5 கோடி ரூபாய்.

இதேபோன்று, வயர்லெஸ் செட் வைக்கவேண்டுமென்று நாம் நடவடிக்கை எடுத்தோம். அதற்காக 1 கோடி ரூபாய், செலவழித்து இருக்கிறோம். இப்படி அரசாங்கம் எடுத்த நல்ல நடவடிக்கைகளின் காரணமாக, இதற்காக மட்டும், ஏறத்தாழ 59 கோடி ரூபாய். எனவே நமக்கு உண்டான செலவு, கூடுதல் செலவு, 100 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் தாண்டிவந்திருக்கிறது. இந்த 2 ஆண்டிலே என்று சொல்கிறபோது, நிச்சயமாக ஏன் நஷ்டம் இன்னும் என்று உறுப்பினர்கள் கேட்கமாட்டார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. இன்னொரு காரணம், கட்டணத்தை உயர்த்தாதது, தேவையான அளவிற்கு உயர்த்தாதது இந்த நஷ்டத்திற்கு மற்றொரு காரணம் என்று நான் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஏன் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறார்கள். இங்கே மக்கள் மிகவும் அவதிப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற கருத்தையெல்லாம் சுட்டிக்காட்டினார்கள். நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். தமிழகம் கேரளம், கர்நாடகம், ஆந்திரம், ஆகிய இந்த 4 மாநிலத்தையும் ஒப்பிட்டு நான் சொல்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நிச்சயமாக அமைதி பெறுவார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு.

நகரத்திலே இருக்கிற குறைந்தபட்ச கட்டணம், தமிழகத்திலே 30 பைசா, கேரளத்திலே 40 பைசா, கர்நாடகத்திலே 30 பைசா, ஆந்திரத்திலே, 30 பைசா. ஆனால் நகரத்தினுடைய அதிகபட்ச தூரம் 30 கிலோ மீட்டர்கள். இதற்கு உண்டான கட்டணம் தமிழகத்திலே 1.20, கேரளத்திலே 2.60, ஆனால் எனக்கு வந்திருக்கின்ற தகவல்படி நான் புரிந்துகொண்டபடி அவர்கள் 18 கிலோ மீட்டர்கள் மட்டும் தான் நகர பேருந்துகளை இயக்குகிறார்கள். இதற்கு

[திரு.ச. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

வாங்குகிற தொகை 1.30 பைசா. நாம் நகரப் பேருந்துகளை 18 கிலோ மீட்டர் இயக்கினால், 90 பைசா வாங்குகிறோம். அதைப்போன்று கர்நாடகத்திலே, சட்டப்படி ஜீ. ஒப்படி 2.40 காசு வாங்கலாம். எனவே அங்கே இருக்கின்ற தனியார் துறை 2.40 காசு வாங்குவதற்கு வழிவகை இருக்கிறது. இதைத் தடுக்கமுடியாது. கேள்வி கேட்கமுடியாது. ஆனால் இன்னொரு சட்டத்தை, போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாத்திரம் அவர்கள் பயன்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். 1.30 காசு வாங்கினால் மட்டும் போதாது என்று சொல்கிறார்கள். எனவே, போக்குவரதத்துக் கழத்திலே 1.30 வாங்குவதாக தகவல் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அப்படியும் கூட 10 பைசா அதிகம். ஆனால் தனியார் துறையில் 2.40 காசு வாங்க முடியும்.

அதைப்போன்று ஆந்திரத்திலே 1.70 காசு என்று ஒன்றும், சப்பர்பன் பேருந்து என்று வைத்துக்கொண்டு 2.40 காசு என்றும் வாங்குகிறார்கள். எனவே, இந்த வித்தியாசங்களை எண்ணிப் பார்த்தால், நாம் எந்த அளவுக்கு பொதுமக்களுக்காக, நல்ல எண்ணத்தோடு இருக்கிறோம் என்பதை உங்களால் புரிந்து கொள்ளமுடியும் என்று கருதுகிறேன். மாவட்டப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் 1 கிலோ மீட்டருக்கு 7½ பைசா நாம் வாங்குகிறோம். கேரளத்திலே 8 பைசா, கர்நாடகத்திலே, 7.7 பைசா, ஆந்திரத்திலே 8 பைசா. அதேபோன்று விரைவுப் பேருந்திற்கு 1 கிலோ மீட்டருக்கு நாம் 7—பைசா வாங்குகிறோம், கேரளத்திலே, 9 பைசா, கர்நாடகத்திலே, 9.6 பைசா, ஆந்திரத்திலே 10 பைசா என்று வாங்குகிறார்கள்.

இப்படிச் சொல்வதை விட இன்னும் கொஞ்சம் விளக்கமாகச் சொல்கிறேன். 500 கிலோமீட்டர் செல்ல நம்முடைய சென்னை மாநகரில் அல்லது தமிழகத்தில் பேருந்தில் ஓட்டுமொத்தமாக செலுத்த வேண்டிய தொகை 37 ரூபாய் 50 காசு. ஆனால் கேரளத்தில் 45 ரூபாய். ஏறத்தாழ 7 ரூபாய் 50 காசு கூடுதல் கட்டணம் கொடுக்க வேண்டும். அதைப்போன்று கர்நாடகத்தில் 48 ரூபாய். ஏறத்தாழ 10 ரூபாய் கூடுதலாகக் கொடுக்க வேண்டும். ஆந்திராவிலே ஏறத்தாழ 50 ரூபாய். 12 ரூபாய் 50 காசு கூடுதலாக கொடுக்க வேண்டும். நிச்சயமாக இப்போது அதில் எந்தவிதமான குறைபாடும் இருக்காது; இருந்திருந்தால் நிவர்த்தி அடைந்திருக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

இன்னமும் கூட நாம் எப்படி செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறோம், நாம் எப்படி பேருந்துகளை கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதற்கு ஒரு ஒப்புதலை தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தமிழ்நாட்டில் ஒரு இலட்சம் சதுர கிலோ மீட்டருக்கு நாம் ஓட்டுகின்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

9,328. ஆனால் ஆந்திராவிலே ஒரு இலட்சம் சதுர கிலோமீட்டருக்கு ஒட்டுகின்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 3,838. 9,000, 3,000 இந்த வித்தியாசம் இருக்கிறது. அதைப்போன்று கர்நாடத்தில் 6,000. அதைப்போன்று மகாராஷ்டிரத்தில் 4,704. இப்படி அந்தவகையிலே நாம் சிறப்புற்றிருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாகப் பாராட்டுவீர்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இங்கே பேசும்போது தொழிலாளிக்கு நீங்கள் என்ன செய்துவிட்டீர்கள் என்று சொல்லி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். தொழிலாளிக்கு என்ன செய்திருக்கிறோம் என்ற ஒரு பட்டியலைச் சொல்கிறேன். கொஞ்சம் பொறுமையாக இருக்கிறார்கள் என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அந்தக் கருத்திலே நிச்சயமாக வேறுபாடு இருக்காது என்று நம்புகிறேன். ஆனால் இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு 2 மாதத்திற்கு ஒருமுறை பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டுமென்ற ஒரு கொள்கையை கடைபிடித்து இன்றையதினம் பல்வேறு பிரச்சனைகளைத் தீர்த்திருக்கிறோம் என்பதை பல்வேறு தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை ஏற்றுக் கொண்டாலும் இன்னும் இருக்கிற சில சின்ன, சின்ன பிரச்சனைகளைத் தீர்க்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதில் யாருக்கும் கருத்து வேறுபாடு இல்லை. இப்படி எல்லாம் நாங்கள் செய்கின்ற காரணத்தால்தான் போக்குவரத்துத் துறையிலே போராட்டம் நடத்த வேண்டுமென்ற கற்பனை கூட இல்லாமல் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் சாரியங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

சரித்திரத்திலே இதற்கு முன்னால் இப்படி இருந்ததில் உல. நான் தெரியமாகச் சொல்கிறேன். அந்தவகையிலே இன்றைக்கு தொழிலாளர்களுக்குச் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் என்னென்ன செய்திருக்கிறார்கள் என்ற அந்த சில பட்டியலை இங்கே படித்துக் காட்ட வேண்டியது என்னுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன்.

9-வது மாதம் 1980 ஆம் ஆண்டு நாங்கள் அவர்களுடைய சம்பளத்தை உயர்த்திக் கொடுத்தோம். ஒரு தொழிலாளிக்கு ஏறத்தாழ 100 ரூபாய் கூடுதல் கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. இதற்கு முன்னால் எந்த அரசும்

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1982 மார்ச் 24]

இப்படிக் கொடுக்கவில்லை. இந்த அரசு முதல் முறையாக கொடுத்திருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் மிக அமைதியாக இருக்கிறார்கள். ஒரு ஒப்பந்தம் முடிவதற்கு முன்னால் இன்னொரு ஒப்பந்தம் போடப்பட்டது இதுதான் முதல்தடவை என்பதை நான் ஆங்கே மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடவ மப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல சலவைப் படியை உயர்த்திக்கொடுக்க வேண்டுமென்ற ஒரு கோரிக்கையை வைத்திருந்தார்கள். அந்தப் படியை 6 ரூபாயிலிருந்து 8 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம்.

அதைப்போல வசூல் போனஸ் இருக்கிறது இதில் உச்ச வரம்பு 20 சதவீதம் என்று வைத்திருந்தார்கள். அதை எடுக்க வேண்டுமென்று போராட்டமே நடத்திப் பார்த்தார்கள். இந்த அரசு வந்த பிறகு அவர்கள் போராட்டம் நடத்தவில்லை. நாங்கள் அறிந்து அதை எடுத்திருக்கிறோம். அதெல்லாம்தான் இன்றையதினம் தொழிலாளர்களுக்கு நம்பிக்கை ஏற்பட்ட காரணமாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

அதைப்போல சீருடையை தைக்காமல் கொடுக்க வேண்டுமென்பது ஒரு கோரிக்கை. 1970-லிருந்து இந்தக் கோரிக்கை இருப்பதாக எனக்குத் தகவல் இருக்கிறது. இந்த அரசு வந்த பிறகு சீருடையை தைக்காமல் கொடுக்கலாம்; தொழிலாளர்கள் தேவைபோல் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம் என்ற அடிப்படையில் இன்றையதினம் நாங்கள் கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாகப் பாராட்டுவீர்கள் என்று நம்புகிறேன்.

அந்தச் சீருடையைத் தைப்பதற்கு 27 ரூபாய் என்று அறிவித்தோம். 6 மாதம் கழித்து அது போதாது என்று கேட்டார்கள். அதை உயர்த்தி, 30 ரூபாய் ஆக்கியிருக்கிறோம். இதையெல்லாம் நாங்கள் தொழிலாளர்களை அக்கரையோடு பார்க்கிறோம் என்பதற்காக இங்கே குறிப்பிடுகிறேனே அல்லாமல் வேறல்ல.

அதைப்போன்று இரவு நேரத்தில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கு உ கொடுக்க வேண்டும், பன் கொடுக்க வேண்டுமென்று இதை ஒரு பெரிய கோரிக்கையாக தொழிலாளர்கள் வைக்க வேண்டிய அளவுக்கு இருந்தார்கள் தமிழ்நாட்டில். இந்த அரசு அதைக் கொடுத்திருக்கிறது.

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

அதைப் போல விழாக் காலங்களில் அவர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற முன்பணம் 400 ரூபாயாக இருந்ததை 500 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம்.

அதைப்போன்று திருமணக்கடனைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு தொழிலாளியின் குடும்பத்தில் ஆண் மகனுக்கு திருமணம் நடந்தால் 500 ரூபாய் கொடுத்துவந்ததை 1,000 ரூபாயாக உயர்த்தியிருக்கிறோம்; பெண்ணுக்குத் திருமணம் என்றால் 1,000 ரூபாயாக இருந்ததை 1,500 ரூபாய் என்ற அளவுக்கு உயர்த்தியிருக்கிறோம். இந்த அளவுக்கு திருமணக்கடனை உயர்த்தி, இந்த அரசு கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

அடுத்து, எல்லா பணிமனைகளிலும் தொழிலாளர்களுக்கு சிறுநாளை சாலை அமைக்க வேண்டுமென்ற முடிவை இந்த அரசு எடுத்து, இன்றையதினம் இலட்சக்கணக்கான, கோடிக்கணக்கான ரூபாயை அதற்காக செலவழித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

உடல் ஊனமுற்றவர்கள் ஏதோ கொஞ்சம் பேர்கள்தான் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக்கூட இந்த அரசு வந்தபிறகுதான் 3 சக்கர வண்டிகளை வாங்கிக்கொள்வதற்கு 50 சதவீதம் பணத்தை இனாமாக மானியமாகக் கொடுக்கிறோம். 50 சதவீதம் பணத்தை கடனாக கொடுக்கிறோம். இதெல்லாம் தாழிலாளர்களிடம் நாங்கள் காட்டுகிற அக்கரை இல்லையா?

(பிற்பகல் 1-40)

தொழிலாளர்களிடத்தில் இருந்து பங்குத் தொகை வசூலிக்கப்பட்டு வைக்கப்பட்டு இருந்தது. அதைத் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நீண்டநாட்களாக கோரிக்கை தொடர்ந்து இருந்து வந்தது. அதை இன்றைய தினம் புரட்சித் தலைவர் அரசு திருப்பிக் கொடுத்து இருக்கிறது என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நீண்டகால ஊதியம் — இதற்கு, பின்னாலே ஒரு புதிய அறிவிப்பு வர இருக்கிறது. கடந்த சட்டமன்றக் கூட்டத்தில் இது பற்றி ஒரு அறிவிப்பு செய்யப்பட்டது. ஏற்கனவே இருந்த சட்டப்படி, தொழிலாளர்கள் பணியில் சேர்ந்த காலத்தில் இருந்து 6 ஆண்டுகள் கழித்து ஒரு ரிவியூ, அதற்குப் பின்னால் 8 ஆண்டுகள் கழித்து இன்னொரு ரிவியூ. அதாவது 14 ஆண்டுகள் கழித்து ஒட்டுமொத்தமாக அந்தத் தொழிலாளிக்கு ஒரு ரிவியூ கொடுத்து

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1982 மார்ச் 24]

விடுவார்கள். அதற்குப் பிறகு 10 ஆண்டுகாலம், 12 ஆண்டுகாலம், அல்லது 9 ஆண்டுகாலம் பணியாற்றினாலும் ஒரு ரிவியூவும் கிடையாது. அதற்குப் பின்னாலே ஒரு ரிவியூ வேண்டும் என்று அந்தத் தொழிலாளர்கள் ஒரு கோரிக்கை வைத்தார்கள். இந்த அரசுக்கு அது நியாயமாகப் பட்டது. இந்தச் சர்க்கார் மூன்றாவது ரிவியூ போட்டது. அது ஏறத்தாழ 1985 ஆம் ஆண்டில் தான் நடைமுறைக்கு வரும். அதாவது இரண்டாவது ரிவியூ முடிந்து 10 ஆண்டுகள் கழித்த பின்னர் தான் 3-வது ரிவியூ வரும். அதிலே தொழிலாளர்கள் ஒரு கோரிக்கை வைத்தார்கள். இப்போதே தொழிலாளர்கள் 25 ஆண்டுகள், 30 ஆண்டுகள் பணிமுடித்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு உதவி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். இந்த அரசாங்கமும் அதற்கு ஏற்ப ஒரு முடிவு எடுத்திருக்கிறது. இந்தச் சலுகையை ஏற்கனவே அவர்களுக்குச் சொல்லி இருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, பேறு கால விடுப்பு 60 நாள் என்று இருந்ததை 90 நாள் என்று உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறோம். அதேபோன்று சென்னையில் உள்ள ஒவ்வொரு டெப்போவிலும் தொலைக்காட்சி பெட்டி வைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இதுதான் இந்த அரசின் கொள்கை. தொழிலாளர்கள் தொழிலாளர்களைப் போல் எப்போதும் இருந்து விடக்கூடாது. முதலாளிகளாக வளரவேண்டும். ஆகவே தான் பணக்காரர்கள் மட்டும் வைத்துக்கொள்கிற தொலைக்காட்சி பெட்டி வாங்கி வைத்து இருக்கிறோம். அவர்களின் உபயோகத்திற்காக அந்தத் தொழிலாளர்களின் உபயோகத்திற்காக என்று மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, நகர ஈட்டுப்படி அவர்களுக்கு முன்பு கொடுக்கப்பட்டது. இடையில் அது காணாமல் போய்விட்டது. இந்த அரசாங்கம் வந்தபிறகு அந்த நகர ஈட்டுப்படியை அவர்களுக்குக் கொடுத்து இருக்கிறது. அதோடு நின்றுவிடவில்லை. கிராமங்களில் இருப்பவர்கள் மட்டும் என்ன இளைத்தவர்களா என்று அவர்களுக்கு எல்லாம் கிராம ஈட்டுப்படி என்று 5 சதவீதம் கொடுத்து இருக்கிறோம். இப்படியெல்லாம் இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது.

இதற்கு முன்னால் போக்குவரத்துத்துறையில் ஒரு முறை இருந்தது யாராவது பணியாற்றிக்கொண்டு இருப்பவர்கள் 30 ஆண்டுகள் — 40 ஆண்டுக் காலம் பணி புரிந்தவர்களாக இருந்தாலும் சரி — உடல் ஊனம் உற்றாலோ அல்லது மருத்துவ சான்றிதழ்படி பணிக்கு லாயக்கு அற்றவர்கள் என்று சொல்லப்பட்டாலோ அவர்கள் வீட்டுக்குத்தான் போகவேண்டும். அப்படி ஒரு பாதுகாப்பற்ற நிலைமை இருந்தது. ஆனால் இந்த அரசாங்கம் வந்த பிறகு, மனிதாபிமான அடிப்படையில் அப்

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

படிப்பட்ட தொழிலாளர்களை அதே போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேறு பணியில், அவர்களுக்கு தகுந்த பணியில் அமர்த்த வேண்டும் என்று உத்தரவிட்டிருக்கிறோம்.

சிலபேர் பேசுகிறார்கள், இந்த அரசாங்கம் தொழிலாளர்களுக்கு விரோதமான கொள்கையைக் கொண்டிருக்கிறது என்று. தொழிலாளர்களுக்கு நீங்கள் என்ன செய்து விட்டீர்கள் என்று கேட்டார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் இது பதிலாக அமையும் என்று நான் கருதுகிறேன். ஒரு வேளை நாங்கள் இப்படியெல்லாம் செய்வதால் தொழிலாளர்கள் எல்லாம் முதலாளிகளாக மாறிவிடுவார்களோ, பின்னால் தொழிலாளர்களே இருக்க மாட்டார்களோ என்கிற அந்த ஐயப்பாட்டின் காரணமாக, அந்த எண்ணத்தின் காரணமாக, தொழிலாளர் விரோதக் கொள்கை என்று பேசியிருப்பார்களோ என்கிற எண்ணம் எனக்கு ஏற்படுகிறது.

அதேபோன்று, விபத்தின் காரணமாக பணியில் இருக்கின்ற போது ஒரு தொழிலாளி இறந்து விட்டால், அந்தத் தொழிலாளியின் குடும்பத்தில் இருக்கும் தகுதியான ஒருவருக்கு இந்த அரசாங்கம் வேலை கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து உத்தரவிட்டு இருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

இங்கே கள்ளச்சீட்டு பற்றிச் சொன்னார்கள். அதைத் தவிர்ப்பதற்காக அரசு தீவிரமான முறையில் நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது. அக்கரை செலுத்தி வருகிறது என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன். அந்தத் தவறு நடக்காமல் இருப்பதற்கு இன்றைய தினம் நடத்துனர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாங்கள் அதிகமான டிக்கெட் புத்தகங்களைக் கையில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. சென்னையில் 22 ஸ்டேஜ்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே, 22 டிக்கெட் புத்தகங்கள் கையில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. அதைப் போலவே சென்னை தவிர மற்ற இடங்களில் 15 ஸ்டேஜ் இருக்கின்றன. அங்கே 15 டிக்கெட் புத்தகங்களை வைத்துக் கொள்ள வேண்டி இருக்கிறது. அது மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. தவறு நடப்பதற்கு இது கூட ஒரு காரணமாக இருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைக் குறித்து இந்த அரசாங்கம் பரிசீலித்துக்கொண்டு இருக்கிறது. அதிலே ஒரு புது மாற்றத்தைக்கொண்டு வர முடியுமா என்பதையும் யோசித்துக்கொண்டு இருக்கிறோம்.

இன்னும் கூட ஒன்றைச் செய்ய யோசித்து வருகிறோம். பயணிகள் டிக்கெட்டைக் கேட்டு வாங்கி பத்திரமாக வைத்து இருந்து, வீட்டிலே கொண்டுபோய் பத்திரமாக வைத்து இருக்கும் அளவிற்கு நூதனமான முறை கொண்டுவரலாமா என்று யோசித்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். அதைத் தீவிரமாக பரிசீலித்து வருகிறோம்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

இங்கே பல்வேறு கருத்துக்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருந்தாலும், ஒரு கருத்துக்கு மட்டும் இப்போது பதில் சொல்ல விரும்புகிறேன். இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் ரகுமான்கான் அவர்கள் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு கப்பல் வாங்குவது பற்றி பெரிய குற்றச்சாட்டாக அள்ளி வீசிப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் முறையாக பதில் சொல்லியாக வேண்டும். உறுப்பினர்கள் அதை நிச்சயமாக சிந்தித்துப் பார்த்து ஒரு முடிவு எடுப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு நாங்கள் கப்பல் வாங்குவதற்கு முதல் முறையாக முயற்சிகளை எடுத்தபோது சில குற்றச்சாட்டுகளைச் சொன்னார்கள். அதற்குப் பின்பு இந்த அரசு கலைக்கப்பட்டது. அந்தக் கப்பல் வாங்காமல் விடப்பட்டது என்பதையும் நீங்கள் அறிவீர்கள். அதற்குப் பின்னால் இந்த அரசு வந்த பிறகு மீண்டும் கப்பலை வாங்குவதற்கு ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. நாம் கப்பலை வாங்குவதற்காக முயற்சிகளை எடுத்தோம். அப்போது தமிழக முதல்வர் அவர்கள் சொன்னார்கள், எந்தக் காரணத்தையும் கொண்டும் யாரும் குறை சொல்லாத அளவுக்கு அதிலே இடைத்தரகர்கள் இல்லாத அளவுக்கு நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்ற கருத்தை எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்த அடிப்படையிலே இந்த அரசு மிகத் தீவிரமாக மிக கவனமாக பரிசீலித்து எப்படி வாங்குவது என்பதிலே முடிவு எடுத்தது. அதுதான் குளோபல் டென்டர் முறை. பிறகு விலை ஒப்பந்தப் பட்டியலை வாங்கி அதிலே பங்கு கொண்டவர்களின் கப்பல்களுடைய விலை, தரம், அதனுடைய பயன் ஆகியவற்றை ஆய்வு செய்ததற்குப் பின்னாலே வாங்க வேண்டும் என்று முடிவு எடுத்தோம்.

அப்படி எடுத்த உடனேயே விலைப் பட்டியலைக் கேட்டோம். குளோபல் டென்டர் கால்-பார் செய்தோம். அப்படிக் கேட்ட போது, பத்திரிகையிலே விளம்பரம் செய்தால் மட்டும் போதாது, பல்பேருக்கு அதைப் பார்க்காத வாய்ப்புக்கூட ஏற்படலாம் என்ற அடிப்படையிலே ஏறத்தாழ 26 நாடுகளிலே உள்ள 113 கப்பல் தளங்களுக்கு நாம் நேரிடையாக எழுதியிருக்கிறோம். நேரிடையாக அப்படி எழுதியதில் நமக்கு திருப்பி பதில்கொடுத்தது 40 கப்பல் தளங்களிலேயிருந்து மட்டும் தான். ஜப்பானுக்குக்கூட — சரியான ஞாபகம் இருக்குமானால் — 38 கப்பல் தளங்களுக்கு எழுதியதாக நினைக்கிறேன். அதிலே 8 பேர்கள் தான் திருப்பி பதில் எழுதியிருக்கிறார்கள். விலை ஒப்பந்தப் பட்டியலைக் கேட்டோம். குளோபல் டென்டரிலே யார் யார் கலந்துக் கொண்டார்களோ, அந்தந்த விலைப் பட்டியலைவைத்து, நம் நிபுணர் குழு ஆராய்ச்சி செய்தது. அப்படி ஆராய்ச்சி செய்து எடுத்த அந்த அறிக்கையை டி.டி.எப்.சி.-யிடம் கொடுத்தோம். இங்கே கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். அப்படியில்லை. நம்முடைய அறிக்கை எப்படி.

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

பயனுடையது எந்தெந்த வகைகளிலே பயனுடையது என்பதைப் பற்றி டி.டி.எப்.சி.-யிடம்— மன்னிக்க வேண்டும் எஸ்.டி.எப்.சி. யிடம் என்று சொல்லக்கூடிய கப்பல் வளர்ச்சிக் கழகம்—நிதி வளர்ச்சிக் கழக நிறுவனத்திடம் கொடுத்திருக்கிறோம். அப்படிக்கொடுத்தபோது, அவர்கள் சொல்லிய கருத்து — அந்த குளோபல் டென்ட்ரிலே கலந்து கொண்டவர்களை ஆய்வு நடத்தியதிலே தவறு இருப்பதாக அவர்கள் சுட்டிக்காட்டவில்லை. அவர்கள் சொல்லியதெல்லாம், நீங்கள் வாங்குவதாகச் சொல்லிய கப்பலை விட, குறைவான விலையில் கப்பல் கிடைப்பதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிற சூழ்நிலை வெளியிலே இருக்கிறது. அதை வாங்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நாங்கள் திருப்பிச் சொன்னோம். நாம் கேட்டது குளோபல் டென்டர். அதிலே கலந்து கொண்டவர்களை விட்டு விட்டு, வெளியிலே கேட்டால், அந்த முறைகளிலே ஏதாவது குற்றச்சாட்டு வராதா என்று நாம் பதில் எழுதினோம். அதற்கு அவர்கள் பரவாயில்லை. கேட்கலாம் என்று சொன்ன பிறகு, கேட்டிருக்கிறோம். அந்த விலைப் பட்டியலும் வந்துக் கொண்டிருக்கிறது.

இதை தயவு செய்து மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். ஒரு வேளை நாங்கள் குளோபல் டென்டர் கேட்ட உடனேயே, அதிலேயிருப்பதை ஆய்வு செய்து விட்டு, எதற்கும் வெளியிலே கேட்டுப் பார்ப்போம் என்று, மத்திய அரசாங்கத்திற்கோ அல்லது அந்த குழுவிற்கோ, அந்த ஆய்வு அறிக்கையைக் கொடுக்காமல், நாங்களாகவே வெளியிலே கேட்டுப் பார்ப்போம் என்று நாங்கள் கவலை நடவடிக்கையை எடுத்திருந்தோமானால், இன்றைய தினம் நீங்கள் கேட்கக் கூடிய கேள்வி என்னவாக இருக்கும் என்று சொன்னால், குளோபல் டென்டர்கள் கால்-பர் செய்திகள் அதிலே கொஞ்சம் பேர் கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவைகளை ஆய்வு நடத்திடுவீர்கள் ஆனால் அதை விட்டுவிட்டு, வெளியிலே இருக்கிற நபர்களிடம் ஏன் போய் விசாரிக்கிறீர்கள்? ஏன் கேட்கிறீர்கள்? அதற்கும் உங்களுக்கும் என்ன சம்பந்தம்? எவ்வளவு கை மாறியது, குளோபல் டென்டரை விட்டு விட்டு ஏன் வெளியிலே போக வேண்டும் என்று ஒரு கேள்வி வரும் என்பதை..... (குறுக்கீடு).

மன்னிக்க வேண்டும். நான் தொடர்ச்சியாக முடித்துவிடுகிறேன். பின்னால் கேளுங்கள். அந்த வகையிலே குளோபல் டென்டரை விட்டு ஏன் வெளியிலே போனீர்கள் என்ற குற்றச்சாட்டு வரும் என்ற காரணத்தால்தான், அதை நேரிடையாக எஸ்.டி.எப்.சி.-யிடம் கொண்டு போய் கொடுத்தோம். நான் ஏற்கெனவே கூட சொன்னேன். அந்த ஆய்வு செய்ததிலே எந்தவித தவறும் இல்லை என்று, அன்றும் 22 கோடி ரூபாய் என்று தான் பல்கேரியா கடயனுக்கு விலை கொடுத்திருந்தார்கள். இன்றும் 22 கோடி ரூபாய் என்றுதான் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

ஜப்பானிய கப்பல் 33 கோடி ரூபாய் என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் அதை நிலக்கரி கொண்டு பயன்படுத்திக் கொண்டு வருவதானால் 123 ரூபாய் ஆகும். இதற்கு 145 ரூபாய் ஆகும். எனவேதான், இந்த குளோபல் டென்டர்களைக் கொடுத்தவர்களை ஆய்வு செய்து, அந்த எஸ்.டி.எஃப்.சி.-யின் முன்னாலே வைத்து விட்டோம். ஆனால் அவர்கள் இன்றைய தினம் வெளியிலே கேளுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். எங்களுக்கு கருத்து வேறுபாடு இல்லை. நாங்கள் கேட்கத் தயாராக இருக்கிறோம். குறைந்தவிலையில் வருமேயானால் அதை வாங்குவதற்கு எந்த விதமான தயக்கமும் இல்லை. இந்த அரசாங்கத்தை எந்தக் குறையே, குற்றச்சாட்டையோ சொல்லக் கூடிய அளவுக்கு இதிலே எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. இதிலே மிகத் தெளிவாகவே நாங்கள் இருக்கிறோம். இதிலே எப்படி விசாரணை கமிஷன் நடத்தினாலும் அல்லது அதை வைத்து விசாரித்தாலும் நாங்கள் சந்திப்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெளிவாகச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

நான் கடந்த சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரிலே 85 அறிவிப்புகளை அறிவித்திருக்கிறேன். அதிலே முழுமையான நடவடிக்கைகளாக என்னென்ன அரசாங்கம் எடுத்தது என்பதைச் சொல்ல வேண்டும் என்ற ஆசை எனக்கு இருக்கிறது. இருந்தாலும் உங்களுக்கு பொறுமையில்லை என்ற காரணத்தால், நேரம் அதிகமாகிவிட்டது என்ற காரணத்தால் சுருக்கமாகவே சொல்கிறேன். 85 அறிவிப்புகளில் பெரும்பாலான அறிவிப்புகள் சம்பந்தமாக காரியங்கள் முடிக்கப்பட்டு விட்டன.

(பிற்பகல் 1-50)

மேலும் பெரிய பெரிய வேலைகளை, 7 ஆண்டுக் காலத்திலே முடிக்கப்பட முடியாத வேலைகளையெல்லாம் தொடர்ந்து நாம் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். அத்தனையும் செய்து முடிக்கப்படும். நாட்டு மக்களுக்கு அது பயன்படும் வகையிலே ஏற்படுத்தப்படும் என்ற நம்பிக்கையிலே இந்த அரசு பொது மக்களின் நன்மைக்காகவும், இங்கே இருக்கின்ற தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காகவும் இந்த ஆண்டு ஏறத்தாழ 77 புதிய அறிவிப்புகளை புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஒப்புதலோடு நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன். அவற்றைச் சொல்லித்தான் ஆக வேண்டும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பெருநகர்ப் பிரிவைப் பொறுத்த வரையில் ரூபாய் 30 இலட்சம் செலவில் 50 பேருந்துகளை நிறுத்துவதற்கான ஒரு பணிமனை பூந்தமல்லியில் கட்டப்படும்.

1982 மார்ச் 24] [திரு. ச. முத்துசாமி]

சைதாப்பேட்டையிலுள்ள பணிமனையில் 50 பேருந்துகளை நிறுத்துவதற்கு இடம் இருக்கிறது. அங்கே 100 பேருந்துகளை நிறுத்துகின்ற வகையிலே அமைப்பதற்காக 15 இலட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்படும்.

வில்லிவாக்கத்திலுள்ள பேருந்து நிலையத்திலே பகலில் பேருந்துகளைப் பராமரிப்பதற்காக 10 இலட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்படும்.

பேருந்து ஓட்டுவதில் தனித் திறமை அளிக்க வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு குரோம் பேட்டையிலுள்ள பயிற்சிப் பள்ளியில் ஓட்டுநர் வளாகம் ஒன்று 6.5 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டப்படும்.

200 பயணிகளைக் கொண்ட ஒற்றை அடுக்கு இழுவைப் பேருந்து ஒன்றினை சோதனை ஓட்ட முறையில் இயக்கிப் பார்க்கப்படும். இவ்வகையான பேருந்து இன்றையதினம் அமெரிக்காவிலும், இங்கிலாந்திலும் தான் இருக்கின்றன. அடுத்தபடியாக அது தமிழகத்திற்குத்தான் வர இருக்கின்றது.

ஓட்டுநருக்கு இருக்கின்ற சங்கடங்களைக் குறைக்கின்ற வகையிலே ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட பேருந்து என்ற வகையிலே சில மாற்றங்களைச் செய்வது பற்றி கண்டுபிடித்திருக்கிறார்கள். அது தமிழகத்திலே முதல் முறையாக இயக்கிவைக்கப் பட இருக்கிறது.

அடுத்து பேராசிரியர் அவர்கள் சொன்னதைப் போன்று 10, 12 ஆண்டுகளாக இயக்கப்பட்ட அந்த 165 பேருந்துகளை மாற்றுவதற்கு போக்குவரத்துக் கழகம் நடவடிக்கை எடுக்கும். ஏறத்தாழ 200 புதிய பேருந்துகள்விட 13.6 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்படும். அப்போது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 2115 ஆக உயரும்.

அம்பத்தூர் பணிமனையில் ரூ. 2 இலட்சம் செலவில் தொழிலாளர்களுக்காக உணவறையும் ஓய்வறையும் கட்டப்படும். இதுதான் ஒரு பெரிய கோரிக்கையாக இருந்தது.

இதேபோன்று ஒரு அறை அடையாறு பணிமனையில் ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படும்.

தாம்பரம் பணிமனையில் தொழிலாளர்களுக்காக ரூபாய் ஒரு இலட்சம் செலவில் உணவு மற்றும் ஓய்வறை கட்டப்படும்.

சென்னையில் பெரம்பூர் பணிமனை மற்றும் பட்டுல்லாசாலை பணிமனையில் ரூபாய் ஒரு இலட்சம் செலவில் நியாயவிலைக் கடைகள் ஏற்படுத்தப்படும்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

ரூபாய் 1 இலட்சம் செலவில் திருவான்மியூர் மற்றும் பெரம்பூர் பணிமனைகளில் மருந்தகங்கள் ஆரம்பிக்கப்படும்.

ரூபாய் 10 இலட்சம் செலவில் மசல் மெக்கானிசம் மற்றும் ஆட்டோ மெக்கானிசம் ஆகிய படிப்புகளில் அகில இந்திய அளவில் சான்றிதழ்களைப் பெறுவதற்காக போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு பயிற்சி அளிப்பதற்காக பயிற்சி நிலையம் ஆரம்பிக்கப்படும்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் புறநகர் பிரிவில் பழைய வண்டிகளைப் பழுதுபார்ப்பதற்காகவும் கூண்டுக் குலுங்குதலை அகற்றும் வகையிலேயும் ஒரு புதிய பிரிவு ஏற்படுத்தப்படும்.

போக்குவரத்து வசதி இல்லாத கிராமங்களுக்கு அந்த வசதிகளை அளிக்கும் நோக்கத்தோடு ஊத்துக்கோட்டைப் பணிமனை மேம்பாடு செய்யப்படும்.

அடுத்து பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் போடிநாயக்கனூர், வத்தலக்குண்டு, முதுகுளத்தூர், சிவகாசி, மானாமதுரை, கொடைக்கானல், சிவகெங்கை, ராமநாதபுரம், (கூடுதல்) மற்றும் தேவாரம் ஆகிய இடங்களில் ஏறத்தாழ ரூபாய் 69 இலட்சம் செலவில் புதிய பணிமனைகள் கட்டப்படும்.

எல்லிஸ் நகர் மற்றும் விருதுநகர் ஆகிய ஊர்களில் 2.65 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் தொழிலாளர்களுக்கான ஓய்வு விடுதிகள் கட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

எல்லிஸ் நகர், விருதுநகர், புதூர் ஆகிய இடங்களில் ரூ. 6.40 இலட்சம் செலவில் சிறுமண்டிச் சாலைகள் திறக்கப்படும்.

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கான பயிற்சி நிலையம் ஒன்று 10 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

அடுத்து சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே ரூபாய் 6 இலட்சம் செலவில் 4 கதவுகளைக் கொண்ட இரண்டு பேருந்துகளை சோதனை முறையிலே கோயம்புத்தூர் நகரில் விடுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

பவானிசாகரில் பத்து ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ரூ. 10 இலட்சம் செலவில் ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையம் ஒன்று அமைக்கப்படும்.

ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் பெரியார் மாவட்டத்தில் ஐவா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக ஒரு கூண்டு கட்டும் பிரிவு ஆரம்பிக்கப்படும்.

[1982 மார்ச் 24] [திரு. சு. முத்துசாமி]

ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக ஈரோட்டில் ரூபாய் 10 இலட்சம் செலவில் 15 ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ஒரு மத்திய தொழில் பட்டரை ஆரம்பிக்கப்படும்.

ரூபாய் 150 இலட்சம் செலவில் கோயம்புத்தூர், பொள்ளாச்சி மற்றும் திருப்பூர் ஆகிய இடங்களில் 626 தொழிலாளர்களுக்கான 'அட்கோ' திட்டத்தின் கீழ் வீடுகட்டிக் கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். விபத்துக்களின்போது உடனடி மருத்துவ வசதி செய்து தருவதற்காக ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவில் இரண்டு அம்புலன்ஸ் வேன்கள் வாங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

ரூபாய் 7.5 இலட்சம் செலவில் பள்ளிப்பரளையத்தில் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக இரண்டு ஏக்கர் நிலத்தில் ஒரு புறநகர் பணிமனை ஆரம்பிக்கப்படும்.

ஜீவா போக்குவரத்து மற்றும் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக ரூபாய் 15 இலட்சம் செலவில் ஈரோட்டிற்கு அருகில் புதிய பணிமனை ஒன்று 15 ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ஆரம்பிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

கோயம்புத்தூரில் ரூ. 5 இலட்சம் செலவில் கூடுதல் பணிமனை ஒன்று ஆரம்பிக்கப்படும்.

கோத்தகிரியில் ரூ. 5 இலட்சம் செலவில் ஒரு புதிய பணிமனை ஆரம்பிக்கப்படும்.

மெட்ரோவில் சொல்லியதுபோல் இந்தத் தொழிலாளர்கள் குழந்தைகளுக்காக மசல் மெக்கானிசம், ஆட்டோ மெக்கானிசம் இவற்றில் பயிற்சி பெற பத்து இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு பயிற்சி நிலையம் ஆரம்பிக்க இருக்கிறது.

ரூபாய் 2 இலட்சம் செலவில் 250 தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு மனைக்காக கடலூரிலும், ஈரோட்டிலும் நிலம் கையகப்படுத்தப்படும்.

கோவையிலிருந்து ஈரோட்டிற்கு குளஞ்ஞ பேருந்து விடப்படும்.

சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம்— மன்னார்குடி, சீர்காழி மற்றும் தஞ்சாவூர் பிரிவு இரண்டு பணிமனைகளில் தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு அறைகள் ரூ. 2 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படும்.

திருச்சிக்கு அருகில் தூவாக்குடியில் புதிய பணிமனையில் பராமரிப்பு நிலையம் ஒன்று சுமார் 3 ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

ரூபாய் 5 இலட்சம் செலவில் பெரம்பலூரில் 3 ஏக்கர் நிலத்தில் பராமரிப்பு நிலையம் ஒன்று கட்டப்படும்.

தஞ்சை மாவட்டம் மேலவேலி கிராமத்தில் ரூபாய் ஒரு இலட்சம் செலவில் பராமரிப்பு நிலையம் ஒன்று கட்டப்படும்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம்.— தர்மபுரி மாவட்டம் அருரில் ரூ. 10 இலட்சம் செலவில் புதிய பணிமனை ஒன்று கட்டப்படும்.

எருமப்பாளையம், திருச்செங்கோடு, ஆத்தூர், நாமக்கல், ராசிபுரம், கிருஷ்ணகிரி ஆகிய ஊர்களில் தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு அறைகள் ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படும்.

சேலத்திலிருந்து பெங்களூருக்கு குளகூறு பேருந்து விடப்படும்.

கட்டமொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்.— திருநெல்வேலி பிரிவு.— இரண்டுபணிமனையில் ரூ. 7 இலட்சம் செலவில் தொழிலாளர் ஓய்வு அறையும், அலுவலகக் கட்டிடமும் கட்டப்படும்.

திருச்செந்தூர் பணிமனையில் ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் தொழிலாளர் ஓய்வு அறையும் அலுவலகக் கட்டிடமும் கட்டப்படும்.

பாபநாசத்தில் ரூ. 3 இலட்சம் செலவில் தொழிலாளர் ஓய்வு அறையும் அலுவலகக் கட்டிடமும் கட்டப்படும்.

குழித்துறையில் 2.25 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் தொழிலாளர் ஓய்வு அறை கட்டப்படும்.

ரூ. 30 இலட்சம் செலவில் திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் வட்டார தொழில் பட்டறை ஒன்று கட்டுவதற்காக திருநெல்வேலியில் 13 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்தப்படும்.

ரூ. 6 இலட்சம் செலவில் கட்டப்படவிருக்கும் மூன்றாவது பணிமனைக்காக திருநெல்வேலியில் 2.75 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்தப்படும்.

ரூ. 2.25 இலட்சம் செலவில் டயர் புதுப்பிக்கப்படும் தொழிற்சாலை ஒன்று திருநெல்வேலி பணிமனை 1-ல் அமைக்கப்படும்.

தூத்துக்குடியில் ரூ. 8 இலட்சம் செலவில் அமைக்கப்படவிருக்கும் இரண்டாவது பணிமனைக்காக 6 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்தப்படும்.

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

நாகர்கோவிலிருந்து மதுரைக்கு ஒரு குளுகுளு பேருந்து விடப்படும்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்.—ரு. 15 இலட்சம் செலவில் விழுப்புரத்தில் கட்டப்பட்ட இக்கழகத்தின் தலைமை அலுவலகக் கட்டிடம் திறந்து வைக்கப்படும்.

விழுப்புரத்தில் ரூ. 3 இலட்சம் செலவில் ஓட்டுநர், நடத்துனர் தொழில் நுட்பப்பணியாளர் ஆகியோருக்கான பயிற்சி நிலையம் ஒன்று ஆரம்பிக்கப்படும்.

வடாற்காடு மாவட்டம் ஆற்காட்டில் ரூ. 7.5 இலட்சம் செலவில் புதிய பேருந்து பணிமனை ஒன்று கட்டப்படும்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் திரு வள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டும் சேர்ந்து மாமண்டூர் மற்றும் தொழுதூர் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிற்பதற்காகவும் சிற்றுண்டிச் சாலைக்காக நவீன வசதியுடன் கூடிய ஓய்வு அறையும் ரூ. 40 இலட்சம் செலவில் ஒரு கூடம் கட்டப்படும்.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம்—நவீன வசதிகளுடன் கூடிய 16 படுக்கைகள் கொண்ட தூங்கும் வசதிப் பேருந்துகள் இரண்டு விடப்படும்.

சுமார் 2½ அல்லது 3 வருடம் ஆகிய பேருந்துகள் நல்ல முறையில் செம்மைப்படுத்தப்பட்டு கல்விப் பணிக்காக பள்ளிகளுக்கும் கல்லூரிகளுக்கும் ரூ. 1,20,000 மதிப்பில் கிடைக்கும்.

சென்னை வரும் நெடுந்தூரப் பயணிகளின் வசதியை முன்னிட்டு தங்கள் உடைமைகளை பாதுகாப்புடன் வைக்க பொருள் வைப்பு அறை, குளியல் அறை, கழிவறை, ஆகிய நவீன வசதிகள் கொண்ட “பயணிகள் தங்குமிடம்” குறைந்த கட்டணத்தில் சென்னையில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து நிலையத்தில் அமைக்கப்படும். இது பயணிகளுக்கு பெரும் மகிழ்ச்சியைத் தரும்.

ஈரோடு நகராட்சிக்கு சொந்தமான ஈரோடு பேருந்து நிலையத்தில் உட்புறமாக உள்ள சுமார் 1½ ஏக்கர் நிலப்பரப்பை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 99 வருட நில உரிமை பெற்று அங்கு நெடுந்தூரப் பயணிகளுக்கு என நவீன வசதிகளுடன் ஒரு தனி பேருந்து நிலையம் ரூ. 15 இலட்சம் மதிப்பீட்டிற்கு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் அமைக்கப்படும்.

தொழிலாளர் தினமாகிய மே தினத்தை சிறப்பாகக் கொண்டாட வேண்டுமென்று இந்த அரசு முடிவு எடுத்திருக்கிறது. காரணம் பலர் சொல்கிறார்கள். இது தொழிலாளர் விரோதக் கொள்கை உடைய அரசு என்று. ஆகவே இந்த முடிவை எடுத்திருக்கிறோம்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

அது சிறப்பாகக் கொண்டாடப்படும். ஆண்டுதோறும் அவர்களுக்கு விளையாட்டுப் போட்டிகள் நடத்தப்படும். அதில் நல்ல பரிசுகள் கொடுக்கப்படும். அத்தனை போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களும் கூடி அந்த விழாவைக் கொண்டாட வேண்டுமென்று ஏற்பாடுகள் செய்ய இருக்கிறோம். இந்த ஆண்டு முதல் அதைத் துவக்க இருக்கிறோம்.

[பிற்பகல் 2-00]

சீருடை பற்றி ஒரு சிறிய மாற்றம் வேண்டுமென்று தொழிலாளர்கள் கேட்டுக் கொண்டார்கள். அதிலே ஒரு சிறிய மாற்றம் செய்திருக்கிறோம். ஏற்கனவே இருக்கின்ற முறையில் தொழிலாளர்கள் வாங்கவிரும்பினால் வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் தற்போது இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை 4 செட்காட்டன் வழங்குவதற்கு பதில் 3 செட்காட்டன், ஒரு செட் டெரிகாட்டன் என்ற முறையில் கொடுக்க முடிவெடுத்திருக்கிறோம். சுருக்கமாகச் சொல்லப் போனால் 1983 ஆம் ஆண்டில் ஒரு செட் டெரிக்காட்டன் ஒரு செட் காட்டன் கொடுக்கப்படும். 1984 ஆம் ஆண்டில் இரண்டு செட் காட்டன் கொடுக்கப்படும். இப்படி இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஒரு செட் டெரிகாட்டன் கொடுக்கின்ற அளவிலே இப்போது முடிவெடுத்திருக்கிறோம் என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்கள் தங்களுக்குச் சொந்தமான வீடுகள் கட்டிக் கொள்வதற்கு ஒரு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. அதற்கான முன்பணத்தை போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக அரசாங்கம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். அதற்குப் பின் போக்குவரத்துக் கழகம் அரசாங்கத்தை அணுகி, எங்களுடைய நம்பிக்கையின் பேரில் தொழிலாளர்களுக்கு கடன் கொடுங்கள் என்று அவர்கள் செல்லி, அரசாங்கம் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நம்பிக்கையின் பேரில் தொழிலாளர்களுக்கு கடன் கொடுப்பதென்று முடிவு செய்திருக்கிறோம்.

அதேபோன்று, மூன்றாவது ரெவின்யூவைப் பொருத்தவரை இன்றைய தினம் ஒட்டுமொத்தமாக 85 ஆம் ஆண்டு வரை 27 ஆண்டு காலம் யார் யார் பணி செய்திருக்கிறார்களோ, அவர்களை இந்த மூன்றாம் ரெவின்யூ கணக்கிலே எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்றும், 1985 க்குப் பிறகு இரண்டாவது ரெவின்யூ பிரிவின் கீழ் 10 ஆண்டுகள் ஒட்டுமொத்தமாக பணிக்காலம் முடித்தவர்கள் 3 வது ரெவின்யூவிற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படுவார்கள் என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஒட்டுநர்கள் விபத்தின் காரணமாக, அவர்கள் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டு அல்லது அவர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் செல்லுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டால், அவர்களுக்கு இப்போது நாம் உதவித் தொகை கொடுப்பதில்லை. அந்தச் செலவுத் தொகை தற்போது கொடுப்பதில்லை. ஆனால் இப்போது நாம் முடிவெடுத்திருக்கிறோம்.

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

கிறோம். அதன்படி, அந்த ஓட்டுநர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்று நீதிமன்றத்தில் அவர்கள் நிரபராதி என்று தீர்ப்பு வருமானால், ஒரு பகுதி தொகையை, அவர்களுக்கு செலவுத் தொகையாக கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று, பயணச் சீட்டு ஆய்வாளர், மற்றும் நேரப் பதிவாளர் பதவிகளை தனியாகப் பிரித்து அமைத்திருக்கிறோம். அதேபோன்று, ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பவரது பதவியினையும் தற்பொழுதுள்ள குழுப்பிலிருந்து தனியாகப் பிரித்து அமைக்கப்படும்.

தொழிலாளிக்கு சிக் லீவ் என்று ஒன்றிருந்தது. இதிலே ஓட்டு மொத்தமாக, கடைசியிலே பணம்பெற வேண்டுமென்று விரும்பினால் தற்பொழுது இருக்கும் முறையை மாற்றி ஓய்வு பெறும் தினத்திலோ அல்லது தானாக வேலையை விட்டு விலகும் நாளிலோ இருக்கும் சம்பள விகிதத்திற்கேற்ப பணமாகப் பெற அனுமதிக்கப் படுவர் என்று இந்த அரசாங்கம் முடிவெடுத்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, பதவி உயர்வின்போதோ அல்லது ஊதிய ஆய்வின் காரணமாகவோ, யாராவது ஜூனியர், சீனியருக்கு அதிகமாக சம்பளம் பெறக்கூடிய குழந்தை இருக்குமானால், இந்த அரசு அதிலே தனிக் கவனம் செலுத்தி, யாருக்கும் சிரமம், சங்கடம் இல்லாமல், மாற்றி அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

உள்துறையைப் பற்றி ஒன்றிரண்டு பிரச்சனைகள் இருக்கின்றன. அவைகளையும் சொல்லி விடுகிறேன். சேலம் மாவட்டத்தில் மேட்டூரிலும் ஆத்தூரிலும் தனி மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் அலுவலகங்கள் அமைக்கப்படும். ஒரே மாவட்டத்தில் இரண்டு போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அலுவலகங்கள் இருந்தால் அவைகள் பிராந்திய அடிப்படையில் தனித் தனியாகப் பிரித்து பணிமாற்றம் செய்யப்படும்.

கீழ்க்கண்ட இடங்களில் புதிய சோதனைச் சாவடிகள் செக்டோர்டுகள் அமைக்கப்படும். அதனால் அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் உயரும். வடஆற்காடு மாவட்டத்தில் ராணிப் பேட்டையிலும் கன்யாகுமரி மாவட்டத்தில் களியக்காவிலையிலும், நீலகிரி மாவட்டத்தில் கூடலூரிலும், பெரியார் மாவட்டத்தில் பன்னாரியிலும், கோவை மாவட்டத்தில் ஆரம்பாளையத்திலும் சோதனைச் சாவடிகள் அமைக்கப்படும்.

மாநில போக்குவரத்து முறையீடு அலுவலகத்தில், இப்போது அதிகமான வழக்குகள் தேங்கிவிட்ட காரணத்தால், கூடுதலாக ஒன்றினைத் துவங்க முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

சந்தைப் பேருந்துகளுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ.50 என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அறிவிப்பின் காரணமாக புதிதாக நிதி ஆதாரம் பெறுவதற்கான நம்பிக்கை இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற கனரக பேருந்துகளில் வேகக் கட்டுப்பாடு கருவிகளைப் பொருத்துமாறு கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். மசல் எண்ணெயின் மீதிருந்த கட்டுப்பாட்டை தற்காலிகமாக நாங்கள் நீக்கி வைக்கிறோம்.

ஒட்டுநருக்கான குறைந்தபட்சத் தகுதி 8 ஆம் வகுப்பு என்றிருந்தது. பலபேர் அதிலே ஏற்கனவே கிளீனராக பணி செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்கள் 8 ஆம் வகுப்பு படிக்காததோடு மட்டுமல்லாமல், வேறு தொழிலை செய்யக்கூடிய வாய்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, தற்காலிக முறையில் கொஞ்ச காலத்திற்கு இது தளர்த்தப்பட்டு, பிறகு அது உயர்த்தப்படும்.

ஒட்டுநர் உள்பட 7 இருக்கைகளைக் கொண்ட மட்டடார் வேன்கள் மற்றும் ஸ்டாண்டர்டு 20 ஆகிய வேன்களுக்கு நாம் டிரிஸ்ட் உரிமை கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதற்காக ரூபாய் 150 மட்டும் வரியாக வசூலிக்கப்படும்.

செங்கற்பட்டு, தர்மபுரி, பெரியார் மாவட்டங்களில் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு சொந்தக் கட்டிடங்கள் இல்லை இதுவரையில். எனவே, அந்த இடங்களில் புதிதாக போக்குவரத்து அலுவலகக் கட்டிடங்கள் கட்டப்படும்.

திருச்சி, தஞ்சாவூர், தென் ஆற்காடு, பெரியார், இராமநாதபுரம், மற்றும் சென்னை ஆகிய மாவட்டங்களில் கூடுதலாக வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலர்கள் பதவிகள் நியமிக்கப்படும்.

616 புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதற்கு அரசு முழு முயற்சியிலே ஈடுபடும். அதிலே முதற் கட்டமாக 1,500 பேருந்துகளை விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். இந்த அறிவிப்புகள் எல்லாம் மக்களுக்கு பயன் உடையதாக இருக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். நான் கடைசியாக கேட்டுக்கொள்கிற ஒரே ஒரு வேண்டுகோள் இதுதான். இன்றைய தினம் காலையிலேகூட ஒத்திவைப்பு தீர்மானம் வந்தது, பல பேருந்துகளை இன்றைய தினம் எரிக்கக்கூடிய சூழ்நிலை எப்படியோ இந்த நாட்டிலே பரவியிருக்கின்றது. இங்கே நீங்கள் பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்கிறீர்கள், குறைந்த கட்டணத்தில் வேண்டுமென்று கேட்கிறீர்கள், சிறப்பான பேருந்துகள் வேண்டுமென்றும், படுக்கை வசதி வேண்டு

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

மென்றும், கழிப்பறை வசதி வேண்டுமென்றும் கேட்கிறீர்கள் ஆனால் பேருந்துகள் எரிக்கப்படுகிறபோது ஏன் எரிக்கப் பட்டது என்று ஒரு விபரத்தைச் சொல்வதற்குக் கூட நாம் தயாராக இல்லை எனவே, பொது நோக்கோடு நான் கேட்கிறேன். அப்போதுதான் அரசாங்கம் முழுமையாக எதையும் செய்யமுடியும் என்று சொல்லி இங்கே பேசிய அத்தனை பேர்களுடைய கருத்துக்களுக்கும் நான் பதில் சொல்லியிருக்கிறேன் என்று கருதுகிறேன் என்பதைத் தெரிவித்து சொல்லாததற்கு—அவைக் குறிப்பில் இருக்கிறது அவை மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நன்றி வணக்கம்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் பதில் சொல்கிற சமையத்தில் தமிழ்நாடு பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேசன் 100 கோடி ரூபாய்க்கு 3 கப்பல்களை ஜெர்மனியிலிருந்து வாங்குவது சம்மந்தமாக ஷிப்பிங் டெவலப்மென்ட் கமிட்டியிலே சில ஆலோசனைகள் சொன்னதாக சொன்னார்கள். அவர்கள் சொன்னது எல்லாம் நீங்கள் 22 கோடி ரூபாய் பெறக்கூடிய கப்பலை 33 கோடி ரூபாய் கொடுத்து ஏன் வாங்க வேண்டும்? குறைவான விலைக்குக் கப்பல்கள் கிடைக்கிறது என்பதுதான். ஆனால் இங்கேயிருந்து பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் உடனடியாக கொரியாவுக்கும் ஜப்பானுக்கும் ஆபர் வாங்கிவாருங்கள் என்று சொல்வது எப்படி சரியாகும்?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இதுபற்றி ஏற்கனவே இங்கே விவாதிக்கப்பட்டு அமைச்சர் முழுமையாக பதிலளித்திருக்கிறார்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி : 22 கோடி ரூபாய் பெறக்கூடிய கப்பலுக்கு 33 கோடி ரூபாய் ஏன் கொடுக்கிறீர்கள், சில இடங்களில் அதைவிடக் குறைவாக கிடைக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். நீங்கள் மீண்டும் கப்பல் வாங்க வேண்டுமென்றால் மீண்டும் ஒரு குளோபல் டெண்டர் உடனடியாக கேட்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமே தவிர உங்களுடைய சிப்பந்திகளை அனுப்பி நெகோஷியேட் பண்ணி ஆபர் பண்ணுவது எப்படி செல்லும்? அந்த முறையிலே செய்வது ஊழல் அல்லவா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு உறுப்பினர் என்ன சொல்லவேண்டுமென்று நான் எதிர்பார்த்தேனோ அதைச் சொல்லியிருக்கிறார். இப்போது எஸ்.டி.எப்.சியில் நீங்கள் கொரியாவிலேயும் ஜப்பானிலேயும் நேரடியாகக் கேட்டு வாருங்கள் என்று சொல்லி நாம் கேட்பதற்குக்கூடதம் எழுதியிருக்கிறோம் இப்போதே அது குற்றம் என்று சொல்கிறார்கள். இந்த நிலை இருக்கிறபோது குளோபல் டெண்டர் நாங்கள் காட்பார் பண்ணிவிட்டு அதிலே விட்டுவிட்டு நாங்கள் வெளியே அந்த முறையிலே செய்வது ஊழல் அல்லவா? போய்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1982 மார்ச் 24]

யாரிடமாவது பேசியிருந்தால் என்ன சொல்லியிருப்பார்கள் என்பதற்கு இதுவே பதில். அதன் காரணத்தினால்தான் நாங்கள் வெளியே போகவில்லை குளோபல் டெண்டர் மூலமாக நாங்கள் ஆராய்ந்ததை எஸ்.டி.எப்.சி-க்கு. கொண்டுபோய் வைத்தோம். அவர்கள் அன்றைய தினம் சொல்லிய கருத்தை நாங்கள் கேட்டிருக்கிறோம். எனவே எந்தத் தவறும் செய்யவேண்டுமென்ற நோக்கமில்லை. எனவே சில நேரங்களில் எஸ்.டி.எப்.சி. சொல்லியது அவர்களுக்குச் சாதகமாக இருந்தால் சாதகமாக எடுத்துக் கொள்கிறார்கள், சில நேரங்களில் நமக்கு சாதகமாக வேண்டுமென்று கூறுவதற்கு ஏன் அவர்கள் சொல்லியதைச் செய்தீர்கள் என்றும் கேட்கிறார்கள். ஏன் கேட்கவில்லை என்றும் கேட்கிறார்கள், ஏன் அவர்களுடைய பேச்சைக் கேட்கவில்லை என்றும் கேட்கிறார்கள். எதைக் கடைப்பிடிப்பது என்று எங்களுக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் நியாயமான முறையை நாங்கள் கடைப்பிடிப்போம்.

திரு. அ. ரகுமன்கான் : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே விப்பிங் கார்ப்பரேஷன் நிர்வாக அமைப்பு அக்கறை கொண்டு அதிகமான விலைக்கு ஏற்பாடு செய்தபோது குறைந்த விலை இருக்கிறது என்று சொல்லி ரொம்ப ஸ்ட்ராங்காக தெளிவாக அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள் அதற்கு பிறகு நீங்கள் செய்ய வேண்டியது குளோபல் டெண்டருக்கு ஏற்பாடு செய்வது தான். ஆனால் அதற்குப் பதிலாக ஏற்கனவே வைத்துக் கொண்டிருக்கின்ற முறைகள்தான் வந்தன. கொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால் அங்கேதான் சந்தேகம் வருகிறது.

(பிற்பகல் 2.10)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் : சின்ன விளக்கமாக கேட்கலாமே தவிர மீண்டும் இரண்டாவது முறை பேசுவது போல பேசக் கூடாது. இப்போதே மணி 2.10 ஆகிவிட்டது. சந்தேகம்தான் கேட்கலாம்.

திரு. அ. ரகுமன்கான் : தலைவர் அவர்களே, குற்றச் சாட்டை எழுப்பியிருக்கிறோம். அது முக்கியமான பிரச்னை, அதில் ஒரு சந்தேகம்தான் கேட்கிறேன். நான் சொல்ல விரும்புவது இந்த பிரச்சனையிலே நீங்கள் ஏற்கனவே குளோபல் டெண்டர் கால்பார் பண்ணி முடித்தாகிவிட்டது. மத்திய சர்க்கார் குறை கூறியாகி விட்டது. மீண்டும் குளோபல் டெண்டர் விடவில்லையென்றால் அதற்கென்ன அர்த்தம்? அது னுடைய மர்மம் என்ன என்பதுதான் கேள்வி.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, அந்த அர்த்தத்தைத் தான் நான் முதலிலேயே சொன்னேன். நீங்கள் வேறு காரணம் இல்லாத காரணத்தால் அதையே மீண்டும், மீண்டும் கேட்கிறீர்கள். அதற்கு ஏற்கனவே விளக்கமாக

1982 மார்ச் 24]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

பதில் சொல்லியிருக்கிறேன். நாங்கள் ஏற்கனவே குளோபல் டெண்டர் கால்பார் செய்தோம். அதிலே பங்கு கொள்ள வேண்டுமென்று 26 நாடுகளிலே உள்ள 113 கப்பல் தளங்களுக்கு கடிதத்தை நேர்முகமாக எழுதியிருக்கிறோம். தவறு செய்ய வேண்டுமென்றால் கடிதம் எழுதவேண்டிய அவசியமில்லை. அப்படி எழுதியும் கூட 40 பேர்கள்தான் பதிவை சொல்லியிருக்கிறார்கள். 4 பேர்கள்தான் அதிலே கலந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை மட்டும் ஆய்வு நடத்தி நாங்கள் அவர்களிடத்தில் வைத்தோம். தவறு சொல்லுபவர்கள் என்ற காரணத்தால் வெளியிலே கேட்கவில்லை. இன்றைய தினம் அவர்கள் நீங்கள் கொரியாவிலே கேட்கலாம். ஜப்பானிலே கேட்கலாம் என்ற கருத்தை சொல்லியிருக்கிறார்கள். குளோபல் டெண்டர் என்று யாரிடத்திலேயும் கேட்க முடியாது. நாம் விளம்பரத்தை கொடுக்கலாம். குறிப்பாக அல்லது எல்லோருக்கும் ஒட்டு மொத்தமாக கடிதத்தை எழுதலாம். இன்றையதினம் அவர்கள் எஸ்.டி.எப்.சி-யில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இரண்டு நாட்டிலே இருக்கிற கப்பல் தளங்களில் கேட்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலே குறிப்பாக சொல்லியிருக்கிறார்கள் கொரியா நாட்டிலே இருக்கிற ஒரு கப்பல் தளத்திலேயும், ஜப்பான் நாட்டிலே இருக்கிற இரண்டு பெரிய கப்பல் தளங்களிலும் கேட்கவேண்டுமென்று; அதன் காரணமாக தான் கேட்டிருக்கிறோம். அதிலே தவறு இல்லை. (சுச்சல், குழப்பம்)

திரு. அ. ரகுமன்கண் : துணைத்தலைவர் அவர்களே, நான் கேட்பதெல்லாம். . . . (சுச்சல், குழப்பம், குறிக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : வேண்டாம் உட்காருங்கள். ஒரு வாய்ப்பு கொடுத்தாகிவிட்டது. இனி எதையும் அனுமதிக்க மாட்டேன். நீங்கள் இந்த மாதிரி நடந்தால் எதுவும் அவைக்குறிப்பிலே இருக்காது. விவாதம் முடிவுற்றது, இப்போது வாக்கெடுப்பு.

மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நி. வாசு

திரு. சு. பாலன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

திருவாளர்கள் ந. சிவஞானம், என். பழனிவேல், செ. சிவசாமி ஆகியவர்களுடைய தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

[1982 மார்ச் 24]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : “மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 2,10,46,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்”.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற்றது.

(ஆ). கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும்.

திருவாளர்கள் த. வேணுகோபால், தி. கா. நல்லப்பன், இ. முத்துராமலிங்கம் ஆகியவர்களுடைய தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றன.

திரு. இல. பலராமன் : அவர்களின் வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : “மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 67,40,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்”.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

திரு. சு. பாலன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : “மானியக் கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 6,87,64,600-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்”.

1982 மார்ச் 24]

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அ வழங்கப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் காலை அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று மாலை 4.30 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2.15 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

